UMFASSEND. INFORMATIV. SEIT 1970

MOTORRAD KATALOG

DEUTSCHLAND 8,50 €

MOTORRAD KATALOG 2016

Österreich 9,60 €, Schweiz 17,50 sfr, BeNeLux 10,00 €, Italien 11,00 €, Spanien 11,00 €, Slowenien 11,00 €, Dänemark 92,00 dkr, Tschechien 338,00 czk

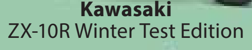
4 198077 308504 16001

- **Die Messe-Neuheiten** für 2016
- **292 Seiten** geballte Information
- **Über 900 Modelle** im Heft
- **47. Ausgabe** des Standard-Werks



Ducati
Multistrada 1200 Enduro





Kawasaki
ZX-10R Winter Test Edition



Benelli
Leoncino



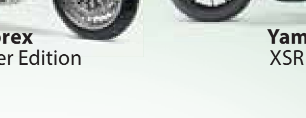
Yamaha
MT-10



Ducati
959 Panigale



Horex
VR6 Silver Edition



Yamaha
XSR 900

Suzuki
SV 650

Honda
Africa Twin

JAHRGANG 2016







KTM
Super Duke GT



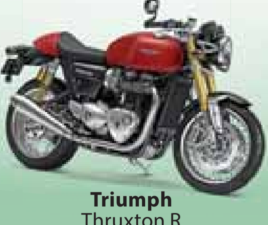
BMW
R nineT Scrambler

Harley-Davidson
Softail Slim S

- + 125er
- + Roller
- + Minibikes
- + 50er
- + E-Bikes
- + Tuning
- + Gespanne
- + Sport
- + Messe



Suzuki
GSX-R 1000



Triumph
Thruxton R



SWM
RS 650 Super Dual



BMW
G 310 R



Indian
Scout Sixty



Scomadi
TL 125



Moto Guzzi
V9 Bobber



Honda
CBR 500 R

Daten, Tests, Adressen, Zubehör

Das große Luftholen

Diese 47. Ausgabe des MOTORRAD Kataloges ist eine der buntesten, die wir je hatten. Viele neue oder wiederauferstandene Marken sind darin zu finden, darunter auch einige chinesischer Herkunft. Motorräder aus dem Reich der Mitte werden langsam aber sicher weit mehr als eine Randerscheinung. Bei etlichen Anbietern lohnt indes ein zweiter Blick. Vertreibt da nur jemand ein in China gefertigtes Bike in welcher Qualität auch immer, Phantasiename drauf und ab in den Handel? Oder baut ein Konfektionär oder Customizer aus diversen Teilen, von denen eben auch welche aus China stammen, ein selbst kreiertes Motorrad? Nur über einen möglichst günstigen Preis lassen sich im Freizeit-Motorradland Deutschland keine Motorräder verkaufen. Denn Motorradkauf ist Lustkauf. Es geht um die Qualität, die eine Marke bietet, und um die Identität, die sie sich aufbaut.

Wenn das alles stimmt, darf der Preis auch niedrig sein, Bestseller wie die Yamaha MT-07 sind das beste Beispiel. Auch Marken wie BMW verbauen Teile, ja ganze Motoren aus chinesischer Fertigung. Und die neue G 310 R läuft in Indien vom Band, ein Rezept, das KTM bei den kleinen Dukes bereits erfolgreich umsetzt.

Motorräder mit klassischer Optik und moderner Technik sind im Trend, allerorten ist „Yard-built-time", wird im Hinterhof gebaut, was das Zeug hält, fast keine Marke ohne Werks-Customizing. Auf der anderen Seite boomen moderne, drehmomentstarke Bikes in der Mittelklasse und darunter, bezahlbar, nicht überfordernd, die Spaßbringer schlechthin. Nur die Supersportler schwächeln, entsprechend der verhaltenen Nachfrage. Prima: Die allermeisten Motorräder, auch viele Exoten, haben mittlerweile ABS. Für gut 160 Modelle ohne ABS-Button in diesem Katalog dürfte 2016 das letzte ihrer Karriere sein. Denn ab 2017 schreibt der Gesetzgeber ABS für alle Motorräder und Roller vor, bei den 125ern darf es alternativ auch eine Verbundbremse sein. Nur zulassungsfähige Wettbewerbs-Enduros und Trialmaschinen sind von der ABS-Pflicht ausgenommen. Hinzu kommt die Abgasnorm Euro 4, für viele Modelle die noch größere Hürde.

Während einige Hersteller schon 2016 ein Neuheitenfeuerwerk abbrennen, gönnen sich viele andere eine kreative Pause. Wir sind gespannt auf das, was noch kommt, nach dem großen Luftholen. **Bis dahin viel Spaß mit dem neuen MOTORRAD Katalog 2016 wünscht die Katalog-Redaktion**



Nicolas Streblow,
Leitender Redakteur MOTORRAD Katalog



Bunt ist er, der Neuheiten-Reigen für den Jahrgang 2016. Drei neue Motoren, fünf stark überarbeitete Triebwerke, Facelifts, Varianten – sogar eine echte Überraschung findet sich in unserer kleinen Auswahl. Und über alle diese Bikes dürfen wir uns auch über 2016 hinaus freuen



8 Neuheiten 2016: Ein Rundgang über die Herbstmesse EICMA

WAS STEHT WO?

17 Motorräder in Deutschland





163 125er in Deutschland

176 Roller in Deutschland







200 50er + Minibikes in Deutschland

211 Tuning, Umbau, Customizing

219 Sportmotorräder aller Klassen





206 Elektrobikes in Deutschland

257 Neue Produkte für 2016, Testsieger und Reifentests aus 2015


BMW Motorrad
C 650 GT
C 650 Sport
Freude am Fahren
WO DEINE
STADT ENDET,
BESTIMMST DU.
MAKE LIFE A RIDE.
Die neuen BMW C 650 Sport und C 650 GT: Das ist urbane Mobilität neu definiert. Sie vereinen die Qualitäten von Motorrad und Roller zu einem einzigartigen Erlebnis. Präsent, schmal genug für die Lücken im dichten Stadtverkehr und mit 44 kW (60 PS) kraftvoll motorisiert, sind der komfortable BMW C 650 GT und der dynamische C 650 Sport die perfekten Begleiter für alle, die nicht nur in der Stadt zu Hause sind. Während der C 650 GT dank des innovativen Side View Assist (optional) für eine bessere Übersicht beim Spurwechsel sorgt, überzeugt der C 650 Sport mit purer Dynamik und dem größten Stauraum-Volumen seiner Klasse. Mehr auf bmw-motorrad.de/urbanmobility


X-lite
VANUCCI



Von Formen und Normen...

Wer die Neuheiten des 2016er-Jahrgangs live und in Farbe erleben wollte, der musste nach Mailand. Denn die INTERMOT hatte 2015 Pause. Ein Päuschen gönnten sich aber auch einige Hersteller, die ihren Innovationsgeist auf die kommende Neuzulassungs-Norm Euro 4 fokussierten. Andere dagegen gaben jetzt schon so richtig Gas, stellten neue Serienmaschinen und futuristische Studien vor.

ALLRAD: Der deutsche BMW-Spezialist **WUNDERLICH** zeigte eine R 1200 GS mit elektrischem 10-PS-Radnabenmotor vorn



DIE MÖRDERMAUS: Marcus Walz entwarf diese **YAMAHA XV 950**-Variante mit dem Namen **EL RATÓN ASESINO** im Rahmen des Yard-built-Programms

MESSE-HIT: Mit der Yamaha **MT-10** stand eine echte Überraschung in Italien. Dieses Naked Bike auf Basis der aktuellen R1 hatte niemand erwartet




ZUKUNFTSMUSIK VON GESTERN: Vorerst nur als Studie präsentierte Yamaha die **RESONATOR 125.** Darauf darf man sich freuen

CO-PRODUKTION: Rund um den neuen 1200er Pikes-Peak-Motor von Victory entwarf der Schweizer Dragracer Urs Erbacher die sportliche **156 SSC**. Ein flotter Anfang



DIE NÄCHSTE GENERATION: Bewährte KTM-Technik in innovativem Design. Das Konzept der **HUSQVARNA 701 VITPILEN** könnte aufgehen. Sie soll 2018 tatsächlich so kommen



US-SPORTS: Wenn die Amis es mal eilig haben, kommen eigenwillige Kreationen heraus, wie hier bei **INDIAN**





HOT DOCK CUSTOM: Die dunkle Seite von BMW, sie kommt aus Japan – **JUGGERNAUT** von Hot Dock-Boss Keiji Kawakita, genialer Fieberwahn auf Basis der K 1600



STUDIS UNTER STROM: Studenten der TU München haben den Elektro-Racer entwickelt und geben 136 PS bei einem sensationellen Drehmoment von 240 Nm an. **BMW** plant die Fortführung als **S 1000 ERR,** gibt aber noch keinerlei Daten preis

SUZUKIS SCHARFE ANTWORT: Es soll die schärfste Gixxer aller Zeiten werden. Die neue **GSX-R 1000** mit variabler Ventilsteuerung kommt aber erst im Sommer

RECYCLING: Die R nineT **SCRAMBLER,** neben dem Roadster das zweite aktuelle **BMW**-Modell, das den alten luftgekühlten 1200er-Boxermotor neu zur Schau trägt

SCHWARZE MAGIE: Kaum ist die neue Horex da, gibt es das zweite Sondermodell. 33 Kunden kommen in den Genuß der **VR6 BLACK EDITION** mit jeder Menge Karbon

DAS ZEUG ZUM KULT: So sieht sie aus, die neue Triumph **THRUXTON R** im vollen Zubehör-Ornat. Besonders die klassische Halbschale steht ihr gut

WETTBEWERB: Mit der fernreise- und offroadtauglichen **MULTISTRADA 1200 ENDURO** geht Ducati auf klaren Konfrontationskurs zu BMW



WIEDERGEBURT: Einst ein großer italienischer Name, plant **MONDIAL** mit der **HIPSTER 125/250** sein Comeback



RIZOMA: Der italienische Hersteller von Zubehör und edlen Anbauteilen zeigte mit einer **SCRAMBLER** die Möglichkeiten, seine Accessoires effektvoll einzusetzen



POWERCRUISER: Maximalen Druck aus minimalen Drehzahlen verspricht die **DUCATI XDIAVEL** mit großem V2 und erstmals Riemenantrieb



ROLLER-SUV: Hondas **CITY ADVENTURE CONCEPT** ist bis jetzt nur Gedankenspielerei auf Basis des Rollers Integra, fand in Mailand viele Fans



FANTASTISCHE 4.01: Auf Basis des Vierzylinders der CB 650 zeigte **HONDA** die Studie **SIX50**, die von einem italienischen Nachwuchs-Designer stammt



FANTASTISCHE 4.02: Gleicher Vierzylinder, anderer Ansatz – die Naked-Bike-Studie **HONDA CB4** kommt ebenfalls aus Italien und wirkt keineswegs unrealistisch

FÜR JEDEN BEDARF DIE PAS



SENDE AUSRÜSTUNG

FLM Sports Lederkombi-jacke gelocht 1.0
€ 399,95

FLM Sports Lederkombi-hose 1.0
€ 299,95

LED Blinker 11
€ 22,95

Nexo Jethelm Retro Style
€ 59,95







CUSTOM CHROME EUROPE Skull Zündungsdeckel für Harley TC*
€ 42,95
* Abb. ähnlich



NEXO Integralhelm Comfort sw/rot**
€ 179,95

**Lieferbar ab Februar 2016

FLM Sports Leder-handschuh 2.0
€ 99,95



FLM Sports Stiefel 1.0
€ 199,95



Infos im Detail

Herstellerangaben, Messwerte, Preise, Punktewertung und Infos zur Ausstattung: Die Flut von Daten, die der MOTORRAD Katalog bietet, folgt einem Präsentationsschema. Der kleine Leitfaden auf dieser Seite soll für den Durchblick im Daten-Dschungel sorgen.

Katalogteil „Motorräder in Deutschland“:

Weil nicht alle Hersteller ihre **Preise mit Nebenkosten** angeben, veröffentlicht die Redaktion in der Regel nur Preise inklusive Mehrwertsteuer, aber **ohne Nebenkosten.** In seltenen Fällen jedoch geben die Hersteller ihre Preise nur **mit Nebenkosten** an, weisen diese aber nicht aus. Solche Angaben sind mit * kenntlich gemacht.

Zusatzinformationen zeigen an, ob ein Modell für das Modelljahr **2016 neu** ist, ob es **stufenführerscheintauglich** ist (oder auf 48 PS gedrosselt werden kann) und ob **ABS serienmäßig** oder **optional** erhältlich ist.

In diesem Feld finden Sie eine **Kurzbewertung** sowie einen Verweis auf die 1000-Punkte-Wertung in MOTORRAD. Sie gibt es nur für Motorräder, die dieses normierte Testprozedere durchlaufen haben. Ab Seite 158 folgt eine Tabelle, in der die Ergebnisse der **1000-Punkte-Wertung** differenziert dargestellt werden. Anfang 2007 hat die Redaktion MOTORRAD ihr Beurteilungsschema geändert. Deshalb sind ältere nicht mit heutigen Punktewertungen vergleichbar, und so stehen im MOTORRAD-Katalog nur Punktzahlen ab 2007. Wurde eine Maschine in MOTORRAD getestet – auch ohne 1000-Punkte-Wertung –, wird dies im Modellkasten sowie im technischen Datenteil vermerkt. Die meisten Tests können beim Verlag (Adresse siehe Impressum Seite 290) nachbestellt werden. Die Kurzbewertung soll veranschaulichen, welche Attribute einem Modell innerhalb seines Konkurrenzumfeldes zugesprochen werden.

In den **Modellkästen** finden sich **nur Herstellerangaben,** im Datenteil ab Seite 144 auch Messwerte von MOTORRAD. Sollten Messdaten von früheren Katalog-Ausgaben oder MOTORRAD-Heften abweichen, beruht das in der Regel auf unterschiedlichen Messbedingungen am jeweiligen Testtag.

Redaktionsschluss für diesen Katalog war der 27. November 2015.

Brook 250



Entspannt	□ □ □ ■ □	Radikal
Spritztour	■ □ □ □ □	Reise
Günstig	□ ■ □ □ □	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	1q, 223 cm³
Leistung	12 kW (16 PS)
Drehmoment	18 Nm bei 5500/min
Leergewicht/Zuladung	125/165 kg
Sitzhöhe	642 mm
Höchstgeschwindigkeit	125 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Ein stilechtes Stadt- und Kurzstrecken-Gerät für Chopperfans soll die neue Starr-Rahmen-250er von Brook Motorcycles sein. Zwei Enthusiasten aus der Custom-Szene haben die neue Marke auch mithilfe von Finanziers aus der Autozubehör- und Logistik-Branche gegründet. Einfache Technik in besonderer Optik war das Ziel. Homologiert und zulassungsfertig sollen die kleinen Chopper sein, und sogar schon vorbereitet für ABS und Euro 4. Eingebaut wird aber erst, wenn es sein muss.

Motorräder in Deutschland





Herstellerprofil

Hauptsitz der Firma	**Noale/Italien**
Gründungsjahr	**1945, seit 1968 Motorradbau**
Neuzulassungen in Deutschland bis Oktober 2015	**1285**
Händler in Deutschland	**90**

Vom lokalen Fahrradhersteller zum Experten für Supersportler – Aprilia hat seit 1945 einen weiten Weg zurückgelegt. Der führte über flotte 50er und originelle Roller, bald begleitet von einem ernsthaften Engagement in der Straßen-WM. Dort galten die Norditaliener als Talentschmiede; **Valentino Rossi** eroberte seinen ersten Titel 1997 auf einer 125er-Aprilia. Ende der 90er Jahre stieg die Firma ins Geschäft mit den Big Bikes ein und baute den Supersportler RSV Mille. Bis 2004 blieb Aprilia im Besitz der Gründerfamilie Beggio, seither führt der italienische Piaggio-Konzern die Marke. In den letzten Jahren konzentrierte sich Aprilia noch stärker auf den Rennsport, gewann mehrere Titel in der Superbike-WM und tritt nun mit **Stefan Bradl im Moto GP** an (Bild oben). Vielen Racern – und nicht nur ihnen – gilt die aktuelle RSV4-RR als bester Seriensportler der Welt. Für sie schuf Aprilia nun die RSV4 R-FW, Abkürzung für **Factory Works:** Auf Basis der RR bauen die Techniker in Noale Motorräder auf, die perfekt auf die vom Kunden gewünschte Rennserie ausgelegt sind.



Maßgeschneiderte Motorräder für nationale und internationale Rennserien: Die Aprilia RSV4 R-FW macht's möglich

de.aprilia.com



Aprilia SL 750 Shiver



Preis 2015: **8703** Euro

ABS
48 PS

Entspannt – Radikal
Spritztour – Reise
Günstig – Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **631**

Motorbauart, Hubraum	V2q, 750 cm³
Leistung	70 kW (95 PS) bei 9000/min
Drehmoment	79 Nm bei 7250/min
Leergewicht/Zuladung	220/190 kg
Sitzhöhe	810 mm
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Test in MOTORRAD	14/2014

Inzwischen die dienstälteste Aprilia auf dem Markt: Die erste Version der Shiver wurde bereits 2007 vorgestellt. Mit ihrer komfortablen Ergonomie, dem munteren Motor und der feinen Verarbeitung fand und findet sie bis heute viele Freunde. Zwar gibt es agilere Naked Bikes als sie – immerhin wiegt sie vollgetankt gemessene 225 Kilo –, doch dafür vermitteln ihre Stabilität und die Zielgenauigkeit in Kurven viel Sicherheit. Weiteres Plus: der bassige Sound aus der Underseat-Auspuffanlage.

Aprilia SMV 750 Dorsoduro



Preis 2015: **9703** Euro

ABS
48 PS

Entspannt – Radikal
Spritztour – Reise
Günstig – Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **623**

Motorbauart, Hubraum	V2q, 750 cm³
Leistung	67 kW (91 PS) bei 8750/min
Drehmoment	82 Nm bei 4500/min
Leergewicht/Zuladung	206/194 kg
Sitzhöhe	900 mm
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Test in MOTORRAD	2/2012

Ein Spaßmobil reinsten Wassers. Die Aprilia-Techniker leiteten die Dorsoduro zwar von der Supermoto-WM-Maschine SXV ab, setzten bei ihr aber eher auf Komfort denn auf gnadenlose Sportlichkeit, was man im Alltagsbetrieb dankbar zur Kenntnis nimmt. Sie gibt sich im Kurvengetümmel stabil und überzeugt mit bequemer Ergonomie, solider Verarbeitung und umfangreicher Ausstattung. Wie die Shiver 750 und die Mana 850 gibt es die Dorsoduro 750 auch stufenführerscheinkonform.

Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144

Aprilia Mana 850 GT

Preis 2015: 11 703 Euro

ABS
48 PS



Entspannt	□ ■ □ □ □	Radikal
Spritztour	□ □ ■ □ □	Reise
Günstig	□ □ □ ■ □	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **598**

Motorbauart, Hubraum	V2q, 839 cm³
Leistung	56 kW (76 PS) bei 8000/min
Drehmoment	73 Nm bei 5000/min
Leergewicht/Zuladung	238/197 kg
Sitzhöhe	810 mm
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Test in MOTORRAD	21/2012

Die Idee war neu und gut, doch sie zündete nicht. Die Aprilia Mana, eines der wenigen Automatik-Motorräder weltweit, war für die Händler von Anfang an mehr Steh- als Fahrzeug. Dabei sind die drei Automatikmodi für ihr sequentielles Siebengang-Getriebe gut umgesetzt, zudem lässt sie sich auch per Tippschalter am Lenker oder per Pedal schalten. Wegen des mangelnden Erfolgs wird Aprilia sie nicht auf Euro 4 umrüsten, deshalb schlägt 2016 ihr letztes Jahr. Rabatte müssten also drin sein.

Aprilia RSV4 RR

ABS

Preis 2015: 18 203 Euro



Entspannt	□ □ □ ■ □	Radikal
Spritztour	□ ■ □ □ □	Reise
Günstig	□ □ □ ■ □	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V4q, 999 cm³
Leistung	148 kW (201 PS) bei 13 000/min
Drehmoment	115 Nm bei 10 500/min
Leergewicht/Zuladung	199/202 kg
Sitzhöhe	840 mm
Höchstgeschwindigkeit	305 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Zur Saison 2015 renovierte Aprilia sein Sportler-Flaggschiff von Grund auf, für 2016 gibt es nur ein minimales grafisches Facelift. Mehr ist nicht nötig, denn dieser Supersportler präsentiert sich schier perfekt, zumal mit dem optionalen Race Pack: Geschmiedete Alufelgen, Federelemente und einstellbarer Lenkungsdämpfer von Öhlins heben die RSV4 RR auf das Niveau der RSV4 RF. Die ist erste Wahl von Sportfahrern und Hobbyracern, weshalb MOTORRAD sie ausgiebig testete (siehe unten).

Aprilia RSV4 RF

Preis 2015: 21 203 Euro

NEU
ABS



Entspannt	□ □ □ ■ □	Radikal
Spritztour	□ ■ □ □ □	Reise
Günstig	□ □ □ ■ □	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **686**

Motorbauart, Hubraum	V4q, 999 cm³
Leistung	148 kW (201 PS) bei 13 000/min
Drehmoment	115 Nm bei 10 500/min
Leergewicht/Zuladung	199/202 kg
Sitzhöhe	840 mm
Höchstgeschwindigkeit	305 km/h
Test in MOTORRAD	11+12/2015

Die RSV4 RF ist auf 500 Stück limitiert und sticht durch ihre Rennlackierung hervor; technisch entspricht sie einer RSV4 RR mit Race Pack. 2016 bekommt sie neben einem Mini-Facelift serienmäßig ein neues Öhlins-Federbein sowie die Multimedia-Plattform V4-MP, die als Telemetrie-Assistent fungiert: Per GPS stellt sie auf der Rennstrecke für jede Kurve Traktions- und Wheelie-Kontrolle automatisch passend ein. Zudem lässt sich per Smartphone das Setup ändern und Datarecording abrufen. Doch auch jenseits von Multimedia ist diese begeisternde Maschine eine Klasse für sich. Sie präsentiert sich als konsequentes Rennsportpaket, vom kompakten, superstarken V4-Motor bis zum fein ausbalancierten Fahrwerk und ausgefeilter Elektronik. Im MOTORRAD-Landstraßentest landete sie zwar nur auf dem sechsten von sieben Plätzen, doch das ist ihrer Kompromisslosigkeit geschuldet: Die Rennstreckenwertung gewann das 2015er-Modell gegen sechs Konkurrentinnen so eindeutig wie kein Motorrad vor ihr.



Serienmäßig ist nun die Multimedia-Plattform V4-MP dabei, die als Telemetrie-Assistent fungiert und Realtime-Daten liefert



Aprilia Tuono V4 1100 RR/Factory

Preis 2015: 16 203/17 703 Euro *ABS*

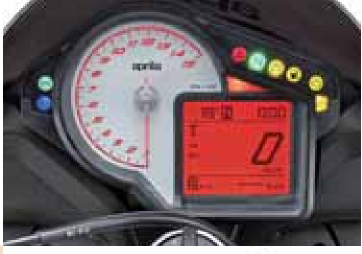


Entspannt	□ □ □ ■ □	Radikal
Spritztour	□ ■ □ □ □	Reise
Günstig	□ □ □ ■ □	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: 689

Motorbauart, Hubraum	V4q, 1077 cm³
Leistung	129 kW (175 PS) bei 11 000/min
Drehmoment	120 Nm bei 9000/min
Leergewicht/Zuladung	214/187 kg
Sitzhöhe	825 mm
Höchstgeschwindigkeit	280 km/h
Test in MOTORRAD	12/2015

Im letzten Jahr wurde die Tuono ebenso stark renoviert wie die Supersportlerin RSV4. Seither darf sich die kraftvolle Nackte über einen vergrößerten Hubraum freuen, der eine Steigerung um sieben PS und sie auf Augenhöhe mit der KTM 1290 Super Duke R bringt. Begleitet von einem imposanten Klangteppich, der deutlich zu laut ausfällt, verwandelt die Tuono RR kurvige Straßen in aufregende Happenings, krempelt schon im Drehzahlkeller die Ärmel hoch und antwortet auf jeden Dreh am Gasgriff mit sattem Schub. Unterstützung beim Stepptanz leisten ihr ein Schaltassistent, der aber nur das Hinaufschalten ohne Kupplung erlaubt, und einige ausgefeilte elektronische Systeme, etwa Traktions- und Wheelie-Kontrolle oder mehrere Fahrmodi, die unter anderem das Ansprechverhalten des Motors regeln. Wie bei Aprilia üblich, ist das Fahrwerk über jeden Zweifel erhaben. Nur die Trinksitten der Tuono RR sind alles andere als zeitgemäß: 6,5 Liter gönnt sie sich schon bei gemäßigtem Landstraßentempo.



Der analog-digitale Cockpit-Mix liefert gut ablesbare Informationen. Die Factory-Version (unten) unterscheidet sich von der RR durch einen breiteren Hinterreifen und ein Öhlins-Fahrwerk



Aprilia Caponord 1200/Travel Pack

ABS **Preis 2015: 13 703/16 103 Euro**



Entspannt	□ □ ■ □ □	Radikal
Spritztour	□ □ □ ■ □	Reise
Günstig	□ □ □ ■ □	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: 694

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1197 cm³
Leistung	92 kW (125 PS) bei 8250/min
Drehmoment	115 Nm bei 6800/min
Leergewicht/Zuladung	251/222 kg
Sitzhöhe	840 mm
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Test in MOTORRAD	14/2015 (Travel Pack)

Ein bisschen Tourer, ein bisschen Sportler, ein bisschen Reiseenduro – mit diesem Mix befindet sich die Caponord 1200 Travel Pack in guter Gesellschaft, etwa der BMW S 1000 XR oder der Ducati Multistrada. Lange Federwege und ein breiter hoher Lenker sorgen für Komfort, der 125 PS starke Zweizylinder aus der großen Dorsoduro trägt zum Spaßfaktor bei. Das namengebende „Travel Pack" besteht aus Handprotektoren, Koffern, Tempomat und semiaktiven Federelementen mit automatischer Dämpfungsanpassung und zuladungsabhängiger Federvorspannung hinten – sehr luxuriös. Ein gegen Aufpreis erhältlicher anderer Auspuffsammler verbessert das Drehmoment, so dass sich bei mittleren Drehzahlen mehr Fülle bietet. Der sehr breite Lenker ermöglicht gute Kontrolle, und dank E-Fahrwerk rollt die Maschine selbst auf schlechten Straßen rund und schön. Übertreiben sollte man es allerdings nicht, denn der Hauptständer setzt bei beherzter Fahrweise schon im Solo-Betrieb hart auf.



Das Kabel zum Gabelholm verrät: Hier arbeitet ein semiaktives Fahrwerk. Zu den Serienkoffern gibt es optional noch ein Topcase, was der Optik aber nicht wirklich bekommt



Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144

Aprilia Caponord 1200 Rally

Preis 2015: 16 103 Euro

ABS



Entspannt	■ ■ ■ ■ ■	Radikal
Spritztour	■ ■ ■ ■ ■	Reise
Günstig	■ ■ ■ ■ ■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **705**

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1197 cm³
Leistung	92 kW (125 PS) bei 8000/min
Drehmoment	115 Nm bei 6800/min
Leergewicht/Zuladung	267/230 kg
Sitzhöhe	880 mm
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Test in MOTORRAD	18/2015

Im hart umkämpften Segment der großen Reiseenduros möchte jeder Hersteller ein Stück vom Kuchen abhaben. Aprilia versucht sich dort seit 2013 mit der Basis-Caponord und stellt ihr seit 2015 eine verschärfte Version namens Rally zur Seite: mit Speichen- statt Gussrädern, längerem Radstand, flacherem Lenkwinkel, größerem Windschild, Sturzbügeln, zwei Zusatzscheinwerfern und nicht zuletzt einem luxuriösen semiaktiven Fahrwerk, das erkennt, wenn beispielsweise die Koffer prall gefüllt sind oder die Sozia aufsteigt und dann automatisch die Federvorspannung anpasst. Trotz aller Offroad-Optik räubert die Rally vornehmlich auf Landstraßen, wo sie sich spritzig und angenehm direkt gibt und mit guter Rückmeldung Punkte sammelt. Sie fährt besser und zielgenauer als die Basis-Capo, das 19-Zoll-Vorderrad (Basis: 17 Zoll) und der schmalere 170er-Hinterradreifen (Basis: 180er) bekommen ihr ausgezeichnet. Störend fällt allerdings der unpassend laute Sound aus der Edelstahl-Auspuffanlage auf.



Wie die Bereifung zeigt, ist die Rally trotz ihrer Kriegsbemalung weniger fürs Gelände als vielmehr für Asphalt gedacht. Das LCD-Display ist informativ, aber nicht immer gut ablesbar



Aprilia Dorsoduro 1200

Preis 2015: 12 703 Euro

ABS



Entspannt	■ ■ ■ ■ ■	Radikal
Spritztour	■ ■ ■ ■ ■	Reise
Günstig	■ ■ ■ ■ ■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **635**

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1197 cm³
Leistung	96 kW (131 PS) bei 8700/min
Drehmoment	115 Nm bei 7200/min
Leergewicht/Zuladung	223/177 kg
Sitzhöhe	870 mm
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Test in MOTORRAD	17/2012

Der kräftige, kernige V2-Motor und die aktive Sitzposition charakterisieren die große Wilde aus Noale. ABS und Traktionskontrolle funktionieren gut, die enorme Handlichkeit ist für eine ausgewachsene 1200er erstaunlich. Etwas mehr Rückmeldung und damit Sicherheit dürfte das Fahrwerk jedoch geben. Nicht mehr zeitgemäß sind der überlaute Sound und der unmäßige Durst der Dorsoduro. Ob Aprilia sie für 2017 auf Euro 4 umrüstet und diese Mankos dann behebt, ist noch nicht bekannt.

Benelli BN 251



Entspannt – Radikal
Spritztour – Reise
Günstig – Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	1q, 249 cm³
Leistung	18 kW (25 PS) bei 9000/min
Drehmoment	21 Nm bei 7000/min
Leergewicht	163 kg
Sitzhöhe	780 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Die kleinste der Ein-, Zwei- und Vierzylinder-Benellis, die seit der Übernahme durch die chinesische Gruppe Qiangjiang im Jahr 2005 entstanden. Gebaut wird die BN 251, wie alle anderen Modelle, in China, das Konzept stammt teilweise aus Italien. Mit ihr will Benelli vor allem die ganz jungen Fahrer ansprechen und lockt mit niedrigem Preis und pfiffiger Optik. Unter dem Namen KSR-Moto GSR 125 gibt es dieses Bike auch als 125er. Beide Einzylinder fahren auch 2016 ohne ABS.

Benelli BN 302/Tornado 302



Entspannt – Radikal
Spritztour – Reise
Günstig – Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R2q, 300 cm³
Leistung	28 kW (38 PS) bei 12 000/min
Drehmoment	27 Nm bei 9000/min
Leergewicht/Zuladung	196/199 kg
Sitzhöhe	795 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	9/2015

Für ihre 38 PS gibt sich die Benelli 302 erstaunlich spritzig. Hohe Drehzahlen sollte man allerdings mögen, denn so richtig auf Touren kommt sie erst bei 7000/min. Sie ist für Einsteiger konzipiert, mit eher weichem Fahrwerk und sanft zupackenden Bremsen. Ab sofort gibt es sie optional mit ABS; wie hoch der Aufpreis ausfällt, stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest. In der zweiten Jahreshälfte 2016 gesellt sich der vollverkleidete Straßenflitzer Tornado 302 zu ihr, der hat dann serienmäßig ABS.

www.benelli.com

Benelli Leoncino



Entspannt – Radikal
Spritztour – Reise
Günstig – Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R2q, 500 cm³
Leistung	35 kW (48 PS) bei 8500/min
Drehmoment	45 Nm bei 4500/min
Leergewicht	185 kg
Sitzhöhe	815 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Scrambler sind in: Jetzt auch bei Benelli, und zwar mit der vielversprechenden neuen Leoncino („kleiner Löwe"). Dicke Upside-down-Gabel, Retro-Scheinwerfer, Speichenräder (vorn 19, hinten 17 Zoll), Wave-Bremsscheiben und Stollenreifen vereinen sich bei ihr zu einem originellen italienischen Look. Angetrieben wird sie vom neuen wassergekühlten Paralleltwin, der bereits Euro 4-tauglich ist; ABS gibt's serienmäßig. Vorgesehen für den Herbst 2016, soll sie um die 6000 Euro kosten.

Benelli TRK 502



Entspannt – Radikal
Spritztour – Reise
Günstig – Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R2q, 500 cm³
Leistung	35 kW (48 PS) bei 8500/min
Drehmoment	45 Nm bei 4500/min
Leergewicht	230 kg
Sitzhöhe	815 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Gute Idee: Benelli präsentiert eine Art kleine Multistrada fürs 48 PS-Segment, wo in dieser Hinsicht weitgehend Leere herrscht. Ganz neu ist auch der Zweizylinder-Reihenmotor aus chinesischer Fertigung, der exakt 48 PS leisten soll. Die TRK 502 rollt auf 17-Zoll-Rädern und ist vor allem für Asphalt gedacht, der 20-Liter-Tank verheißt ordentliche Reichweite. Sie kommt erst im zweiten Halbjahr 2016. Der Preis steht noch nicht fest, soll nach aktuellen Planungen aber unter 8000 Euro liegen.

Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144

Benelli BN 600 R



6990 Euro
ABS optional

Entspannt	□ □ ■ □ □	Radikal
Spritztour	□ ■ □ □ □	Reise
Günstig	□ □ ■ □ □	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R4q, 600 cm^3
Leistung	60 kW (82 PS) bei 11 500/min
Drehmoment	52 Nm bei 10 500/min
Leergewicht/Zuladung	220/190 kg
Sitzhöhe	800 mm
Höchstgeschwindigkeit	203 km/h
Test in MOTORRAD	20/2014

In Italien erdacht, in China konstruiert, dann wieder in Italien mit hochwertigen Komponenten von Marzocchi, Sachs und Brembo für den europäischen Markt aufgepeppt: So läuft das zwischen Benellis Stammsitz in Pesaro und dem Mutterhaus QJ in China. Die Verarbeitung kann sich sehen lassen, und der Vierzylinder hat genug Power, dreht aber erst ab 9500/min wirklich auf. Die Sitzposition ist grundsätzlich bequem, nur die hohen Fußrasten sind gewöhnungsbedürftig. ABS kostet Aufpreis.

Benelli BN 600 GT



6790 Euro
ABS optional

Entspannt	□ □ ■ □ □	Radikal
Spritztour	□ □ ■ □ □	Reise
Günstig	□ □ ■ □ □	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R4q, 600 cm^3
Leistung	62 kW (84 PS) bei 11 000/min
Drehmoment	57 Nm bei 8100/min
Leergewicht	243 kg
Sitzhöhe	800 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Die Touring-Version der BN 600 R, mit großem 27-Liter-Tank und Frontverkleidung passend ausgestattet. Verzichtet hat Benelli bei ihr allerdings auf die europäischen Komponenten; Fahrwerk und Bremsen stammen genauso aus chinesischer Produktion wie der Rest. Ob sich das künftig ändert, war bei Redaktionsschluss noch nicht zu erfahren. Bekannt ist jedenfalls der neue Benelli-Importeur, es ist der umtriebige Multi-Marken-Händler KSR-Group aus dem österreichischen Krems.

Benelli TNT 899



11 900 Euro

Entspannt	□ □ □ ■ □	Radikal
Spritztour	□ ■ □ □ □	Reise
Günstig	□ □ □ ■ □	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R3q, 898 cm^3
Leistung	88 kW (120 PS) bei 9500/min
Drehmoment	88 Nm bei 8000/min
Leergewicht/Zuladung	217/183 kg
Sitzhöhe	830 mm
Höchstgeschwindigkeit	245 km/h
Test in MOTORRAD	9/2008

Seine großen Dreizylinder europäischer Abstammung baut Benelli weiterhin in Pesaro. Da die Motorräder jedoch weder über ABS noch die demnächst geforderte Euro 4-Norm verfügen, werden sie 2016 abverkauft. Die kleinste Variante, die TNT 899, gibt es in Deutschland derzeit bei März Motorradhandel statt zum Listenpreis schon für 9990 Euro. Mit ihrem hochwertigen Fahrwerk und dem kräftigen Dreizylinder ist sie eine exotische Alternative im Segment der sportlichen Naked Bikes.

Benelli TNT R 160



14 990 Euro

Entspannt	□ □ □ □ ■	Radikal
Spritztour	□ □ ■ □ □	Reise
Günstig	□ □ □ ■ □	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R3q, 1131 cm^3
Leistung	116 kW (158 PS) bei 10 200/min
Drehmoment	120 Nm bei 8400/min
Leergewicht/Zuladung	217/183 kg
Sitzhöhe	830 mm
Höchstgeschwindigkeit	260 km/h
Test in MOTORRAD	24/2015

Ein Feuerwerk der Beschleunigung brennt dieser 120 Nm starke, temperamentvolle Italo-Triple ab, auch wenn sein Grundkonzept bereits aus dem Jahr 2005 stammt. Das Edel-Naked Bike trägt zudem viele hübsche Karbonteilchen, vom Frontschutzblech bis zum Auspufftopf unter der Sitzbank. Wie bei der TNT 899 gilt: Abverkauf mangels ABS, starke Rabatte. In Deutschland verfügt der frühere Benelli-Importeur Ronald März über ein kleines Kontingent und bietet die R 160 für 12 290 Euro an.

Benelli TreK 1130/Amazonas

12 990/13 990 Euro



Entspannt			■			Radikal
Spritztour				■		Reise
Günstig				■		Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R3q, 1131 cm³
Leistung	92 kW (125 PS) bei 9000/min
Drehmoment	115 Nm bei 5000/min
Leergewicht/Zuladung	232/208 kg
Sitzhöhe	865 mm
Höchstgeschwindigkeit	245 km/h
Test in MOTORRAD	19/2008

Die Tourenvariante des großen Benelli-Dreizylinders heißt TreK 1130; für Offroad-Willige gibt es sie mit dem Beinamen Amazonas (Bild) mit Speichenrädern und 19- statt 17-Zöller vorn. Der Motor leistet in beiden Modellen moderate 125 PS. Wie für alle aktuellen Dreizylinder des Hauses schlägt 2016 mangels ABS ihre letzte Stunde, Preisnachlässe sollten daher drin sein; Ex-Importeur März geht bei der TreK von vornherein um 2000 Euro runter. Laut Werk arbeitet man an Euro 4-Updates und ABS.

Beta Alp 200/Urban 200/Special

4590/4490/4590 Euro

48 PS



Entspannt			■			Radikal
Spritztour	■					Reise
Günstig		■				Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	1q, 199 cm³
Leistung	11 kW (15 PS) bei 7800/min
Drehmoment	k. A.
Leergewicht/Zuladung	122/158 kg
Sitzhöhe	800 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Wer als Stadt- und Botenfahrzeug oder für den Ausflug vom Wohnmobil keinen Roller möchte, greift zu einer kleinen Enduro wie der Alp 200. Für Vortrieb sorgt ein altbekannter Eintopf aus dem Suzuki-Regal. Die Alp als trialartige Enduro rollt vorne auf 21, hinten auf 18-Zoll-Rädern, als Urban reduzieren vorne 19 und hinten 16 Zoll große Räder die Sitzhöhe. Die Urban Spezial (im Bild) gefällt durch mehr Farbe, einen weißen Rahmen, Wave-Bremsscheiben und einen Edelstahlauspuff.

www.betamotor.com

Beta Alp 4.0/M4

5550/4990 Euro

48 PS



Entspannt			■			Radikal
Spritztour		■				Reise
Günstig			■			Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	1q, 349 cm³
Leistung	20 kW (27 PS) bei 7500/min
Drehmoment	28 Nm bei 6250/min
Leergewicht/Zuladung	145/165 kg
Sitzhöhe	870 mm
Höchstgeschwindigkeit	129 km/h
Test in MOTORRAD	22/2012

Seit 2003 bereichert die Beta Alp 4.0 mit dem 350er Suzuki-Einzylinder die Welt der kleinen Enduros um ein leichtes Klettergerät. Seit dem Facelift 2008 und Umstellung auf Euro 3 wird sie unverändert gebaut. Die Beta Alp kommt vielleicht nicht als erste, dafür ganz sicher oben an. Das wird ihr ab 2017 allerdings nur noch gelingen, wenn Beta das Wunder vollbringt, sie künftig nach Euro 4 auspuffen zu lassen und ihr zudem ein ABS verpasst. Was auch für ihre Supermoto-Schwester M4 gilt.

Bimota Tesi 3D RaceCafe/Carbon

Preis: k. A.

NEU ABS



Entspannt					■	Radikal
Spritztour		■				Reise
Günstig					■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 803 cm³
Leistung	k. A.
Drehmoment	k. A.
Leergewicht	ca. 181 kg
Sitzhöhe	757–803 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Chefingenieur Marconi ist zurück bei Bimota, und sein Steckenpferd ist die Achsschenkellenkung – zu bewundern an der neuen Tesi 3D Race-Cafe. Basis ist der Scrambler-Motor von Ducati. Über zwei Exzenter lässt sich die Höhe des Motorrads variieren, die Sitzbank damit zwischen 757 und 803 mm einstellen. Trocken wiegt die Neue nur 165 Kilo, die „Carbon"-Variante spart drei Kilo ein. Das Fahrwerk stammt von Öhlins. Der Preis steht noch nicht fest, doch wie immer bei Bimota wird es teuer.

www.bimota.it

Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144

Bimota Tesi 3D Naked

31 535 Euro



Entspannt	□	□	□	■	□	Radikal
Spritztour	□	□	■	□	□	Reise
Günstig	□	□	□	□	■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1078 cm^3
Leistung	72 kW (98 PS) bei 7750/min
Drehmoment	98 Nm bei 6750/min
Leergewicht	186 kg
Sitzhöhe	780 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	18/2013

Sie ist ein absoluter Hingucker, die Tesi 3D Naked mit Achsschenkellenkung. Und für Bimota ein Tourenmotorrad, denn der Auspuff sitzt niedrig, der Lenker relativ hoch und für einen Beifahrer ist auch noch Platz. Angetrieben wird sie von Ducatis luftgekühltem 1100er-V2 mit Doppelzündung, den die Bologneser selbst leider gar nicht mehr verwenden. Bimota peppt ihn mit einer eigenen Einspritzung auf und spendiert der Tesi einen bildschönen Alu-Brückenrahmen sowie edle Komponenten.

Bimota DBX 1100

27 370 Euro



Entspannt	□	□	□	■	□	Radikal
Spritztour	■	□	□	□	□	Reise
Günstig	□	□	□	□	■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1078 cm^3
Leistung	70 kW (95 PS) bei 7700/min
Drehmoment	100 Nm bei 6200/min
Leergewicht	189 kg
Sitzhöhe	895 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	10/2013

Eine Enduro von der Straßensportler-Schmiede? Ungewöhnlich. Zu den Italienern passt dann aber, dass die DBX 1100 extrem geriet. Das fängt bei der knackigen Sitzhöhe an und setzt sich fort über die federleichte Optik mit Karbon- und Aluminiumteilen bis hin zum Preis – für Bimota allerdings fast ein Sonderangebot. Eine Reiseenduro ist sie gewiss nicht, eher etwas für extreme Stunden im Gelände. Besonders drehfreudig präsentiert sich der luftgekühlte Ducati-V2 mit spezieller Einspritzung.

Bimota DB8 Italia/Oronero

32 130/46 410 Euro



Entspannt	□	□	□	□	■	Radikal
Spritztour	■	□	□	□	□	Reise
Günstig	□	□	□	□	■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1198 cm^3
Leistung	119 kW (162 PS) bei 9250/min
Drehmoment	130 Nm bei 8000/min
Leergewicht	195 kg
Sitzhöhe	800 mm
Höchstgeschwindigkeit	280 km/h
Test in MOTORRAD	13/2011

Sie ist so etwas wie der Dauerbrenner des Hauses: Die rasante DB8 gehört – mit kleinen Änderungen an Farben und Fahrwerk – seit 2010 zur Palette. Die aktuelle Version Italia setzt nach wie vor auf den kräftigen V2 der Ducati Diavel, bestückt mit einer eigenen Einspritzung. Das komplett einstellbare Fahrwerk stammt von Öhlins. Erhältlich ist auch die Variante „Oronero": ganz in schwarz, mit zahllosen Karbonteilen. Das spart drei Kilo, erhöht aber den Preis weiter, nämlich auf 46 410 Euro.

Bimota Impeto

Preis: k. A.

NEU

ABS



Entspannt	□	□	□	□	■	Radikal
Spritztour	□	■	□	□	□	Reise
Günstig	□	□	□	□	■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1198 cm^3
Leistung	119 kW (162 PS) bei 9250/min
Drehmoment	130 Nm bei 8000/min
Leergewicht	195 kg
Sitzhöhe	840 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Premiere: Die erste Bimota mit viel Elektronik, nämlich Ride-by-Wire, Traktionskontrolle und natürlich ABS. Das brandneue Naked Bike präsentiert sich mit kantigem Design und aggressivem Look. Die Technik lehnt sich stark an die DB8 an, Herzstück ist auch hier der Power-V2 der Ducati Diavel. Doch dessen starke Leistung ist den Technikern nicht genug: Für den Einsatz auf der Rennstrecke plant Bimota einen Kompressor, der Leistung und Drehmoment um 15 bis 20 Prozent erhöhen soll.

Erfolgsmeldungen vom BMW-Vertrieb sind fast schon langweilig, weil sie mit so schöner Regelmäßigkeit erscheinen. Um so erfreulicher, dass die Münchner Motorradentwickler sich nicht auf den Loorberen ausruhen.

Bereits im August 2015 konnte BMW Motorrad erstmals in seiner Geschichte über weltweit **mehr als 100 000 ausgelieferte Motorräder und Maxi-Scooter** jubeln – im laufenden Jahr, versteht sich. Da darf Feierlaune vorausgesetzt werden, von der sich die erfolgreichen Motorradbauer jedoch nicht vom ambitionierten Ziel ablenken lassen, das ihr Chef Stephan Schaller bei einer Pressekonferenz proklamierte: „Bis 2020 werden wir den **Absatz von BMW Motorrad auf 200 000 Einheiten** steigern." Gelingen soll das mit der Eroberung neuer Märkte in Südamerika und Asien, für die Schaller auch gleich die passende Neuheit präsentierte: **Die G 310 R, in Indien gefertigt** und als Konzeptbike in einer Stunt-Version in Brasilien weltweit erstmals gezeigt. Oder der R nineT, diesem Retro-Bike mit moderner Technik, das zum Verkaufserfolg avancierte und jetzt, mit Vorstellung der R nineT Scrambler, die neue **BMW-Erlebniswelt „Heritage"** begründet. Nicht zuletzt mit der S 1000 XR, einer **Kreuzung aus RR-Supersportler und GS-Allrounder**, die bei der Kundschaft auf Anhieb Anklang fand. Wie gut das alles funktioniert, beweisen auch zahlreiche **BMW-Siege in MOTORRAD-Vergleichstests**.

Herstellerprofil

Hauptsitz der Firma	**München**
Gründungsjahr	**1916, seit 1923 Motorradbau**
Neuzulassungen in Deutschland bis Oktober 2015	**22 238**
Händler in Deutschland	**142**



Fingerübung für den Südamerika-Markt: Die G 310 feierte als Stunt-Konzeptbike beim Motorradsalon in São Paulo Weltpremiere

Praxistest im für BMW neuen Crossover-Segment: Die S 1000 XR verbindet Sport- und Tourentalente

www.bmw-motorrad.de

BMW G 310 R



Entspannt	■ (2 of 5)	Radikal
Spritztour	■ (2 of 5)	Reise
Günstig	■ (3 of 5)	Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: **keine Wertung**

Motorbauart, Hubraum	1q, 313 cm³
Leistung	25 kW (34 PS) bei 9500/min
Drehmoment	28 Nm bei 7500/min
Leergewicht/Zuladung	158/187 kg
Sitzhöhe	785 mm
Höchstgeschwindigkeit	145 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

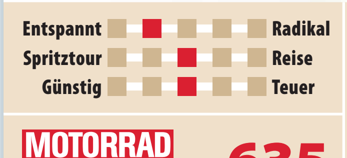
Bisher waren Motorräder der Hubraumklasse unter 500 cm^3 für BMW tabu, Einsteiger, die sich für solche leichten Krafträder interessieren könnten, keine Zielgruppe. Doch jetzt sind bei den Münchnern die großen ungesättigten Märkte in Fernost in den Fokus gerückt, und für die braucht es Motorräder wie die G 310 R. Konsequent daher, dass sie bei BMW-Partner TVS in Indien gefertigt wird, wenn sie auch – da legt BMW Wert drauf – in Deutschland entwickelt wurde. Nicht nur mit seiner Optik will der Roadster an die Supersportler der S 1000-Klasse erinnern. Der neue Einzylindermotor mit Flüssigkeitskühlung, vier Ventilen und zwei obenliegenden Nockenwellen verfügt auch über einen Hochleistungsventiltrieb nach dem Vorbild der S 1000 RR. Der Zylinder ist leicht nach hinten geneigt, der Einlasstrakt befindet sich zwischen Zylinder und Vorderrad. Das wird von einer Upside-down-Telegabel geführt und von einer Scheibenbremse mit radial verschraubtem Bremssattel verzögert. Die Sitzhöhe ist mit 785 Millimetern die zweitniedrigste einer BMW.



Serienmäßig gibt es die G 310 R in einer schwarz-weiß-Variante oder in Blaumetallic (ganz oben). Perlweißmetallic mit sportlicher Grafik (oben) kostet extra. Gebaut wird sie bei der TVS Motor Company in Indien (links)

BMW F 700 GS





MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **635**

Motorbauart, Hubraum	R2q, 798 cm³
Leistung	55 kW (75 PS) bei 7300/min
Drehmoment	77 Nm bei 5300/min
Leergewicht/Zuladung	209/225 kg
Sitzhöhe	765–860 mm
Höchstgeschwindigkeit	192 km/h
Test in MOTORRAD	19/2013

Hätte es Gründe dafür gegeben, die F 700 GS umfangreich zu überarbeiten? Vermutlich nicht. Wie im Vorjahr hält sie sich mit rund 1250 neu zugelassenen Exemplaren pro Jahr auch 2015 auf Rang 15 der Verkaufshitliste und ist damit das fünftbeliebteste Motorrad im BMW-Programm. Einige optische Retuschen durften es für 2016 aber dennoch sein. Zu den drei neuen Farbgebungen zählt neben den Metallic-Versionen in Mineralgrau und Sakhiorange (oben) auch die „Variante Style 1" (rechts) in weiß mit rot hervorgehobenem Gitterrohrrahmen. Die kostet allerdings 100 Euro extra. Damit bleibt sie aber immer noch deutlich unter der 10 000 Euro-Grenze. Für die mit dieser Preisgestaltung angepeilte Einsteiger-Zielgruppe ist sicher interessant, dass es die F 700 GS mit verschieden geformten Sitzbänken gibt, mit denen sich die Sitzhöhe in fünf Stufen zwischen 765 und 860 Millimetern auswählen lässt. Die niedrigste Stufe setzt jedoch eine Tieferlegung voraus, für die 195 Euro Aufpreis fällig werden.



Obwohl nicht mehr ganz taufrisch, wird die F 700 GS von vielen Kunden als Einstieg in die BMW-Zweizylinderwelt geschätzt. 2016 gibt es neue Farben sowie fünf mögliche Sitzhöhen



BMW F 800 GS/Adventure



Entspannt – Radikal
Spritztour – Reise
Günstig – Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **662**

Motorbauart, Hubraum	R2q, 798 cm³
Leistung	63 kW (85 PS) bei 7500/min
Drehmoment	83 Nm bei 5750/min
Leergewicht/Zuladung	214/229 kg
Sitzhöhe	820–920 mm
Höchstgeschwindigkeit	204 km/h
Test in MOTORRAD	4/2015

Nominell ist die BMW F 800 GS die große Schwester der F 700 GS – obwohl beide Motorräder über denselben Reihen-Zweizylinder mit 798 cm³ Hubraum verfügen, der in der F 800 allerdings zehn PS mehr leistet. Doch tatsächlich ist die F 800 GS eher die kleine Schwester der R 1200 GS, die sich abseits asphaltierter Straßen so wohl fühlt wie der legendäre Geländeboxer. Ganz bewusst wendet sich BMW mit der F 800 GS an Motorradfahrer, die Schotterpisten nicht als Ausnahme betrachten. Deshalb gibt es zusätzlich zur straßenbereiften Standard F 800 GS auch die Adventure-Ausgabe, die schon serienmäßig mit Enduroreifen und Haltebügeln fürs Gepäcksystem kommt. Im MOTORRAD-Test zeigte sich, dass die im Dynamik-Paket für 610 Euro Aufpreis enthaltene Technik, mit der sich ABS und Traktionskontrolle in einen Offroadmodus umschalten lassen, ihre Aufgabe ganz vorzüglich erledigt. Das Zubehörangebot ist, wie von der R 1200 GS gewohnt, schier unerschöpflich, strapaziert aber die Kasse.



Das 21-Zoll-Vorderrad soll die F 800 GS im Vergleich zur F 700 GS geländetauglicher machen (links). Wer es ernst meint, greift dann aber gleich zur Adventure (unten) mit Stollenreifen



Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144

BMW F 800 R



moments von 88 Nm bei gepflegten 5900/min. Der bullige Charakter des BMW-Antriebs und die klar überlegene Beschleunigung verhalfen zum Sieg in der Motorwertung. Das Fahrwerk zeigte sich stabiler und dennoch komfortabler als das der Kawasaki, auch in Sachen Alltagstauglichkeit, Sicherheit und bei den Kosten behielt sie die Nase vorn und wurde dafür mit der sehr guten Preis/Leistungs-Note 1,5 belohnt. Und das, obwohl sie in der Vollausstattung deutlich teurer war als die Kawa.



Mit der Ablesbarkeit der Instrumente waren die Tester von MOTORRAD nicht besonders zufrieden (links). Mit den Zubehörpaketen „Safety", „Touring" und „Dynamik" lässt sich die F 800 R aufrüsten (unten)



Entspannt	■	Radikal
Spritztour	■	Reise
Günstig	■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: 664

Motorbauart, Hubraum	R2q, 798 cm³
Leistung	66 kW (90 PS) bei 8000/min
Drehmoment	88 Nm bei 5900/min
Leergewicht/Zuladung	202/203 kg
Sitzhöhe	790 mm
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Test in MOTORRAD	7/2015

Mit einer steifen, modernen Upside-down-Telegabel, Radial-Zangen an der Brembo-Bremsanlage sowie – im optionalen „Safety"-Paket – dem elektronisch geregelten Fahrwerk und ihrer Traktionskontrolle konnte die BMW F 800 R beim MOTORRAD-Vergleichstest überzeugen. Der Zweizylinder mit 360 Grad Zündabstand musste sich der Kawasaki Z 800 e mit Vierzylinder-Reihentriebwerk stellen und machte dabei trotz nominell 5 PS weniger Motorleistung eine gute Figur – vor allem wegen des satten Maximaldreh-

BMW F 800 GT



Entspannt		■				Radikal
Spritztour				■		Reise
Günstig				■		Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **675**

Motorbauart, Hubraum	R2q, 798 cm³
Leistung	66 kW (90 PS) bei 8000/min
Drehmoment	86 Nm bei 5800/min
Leergewicht/Zuladung	213/207 kg
Sitzhöhe	800 mm
Höchstgeschwindigkeit	224 km/h
Test in MOTORRAD	15/2014

Preisgünstiger Sporttourer aus europäischer Fertigung gewünscht? Bei diesen Suchparametern rückt automatisch die BMW F 800 GT in den Blickpunkt, die reiseoptimierte Variante der F 800-Modelle. Ihre rahmenfeste Vollverkleidung schützt die Besatzung vor Wind und Wetter, und mit dem zwar merkwürdig geformten, aber äußerst gut passenden Lenker und der bequemen Sitzbank konnte sie sich im direkten Vergleich auch gegen zwei japanische Konkurrentinnen durchsetzten. „Ausgerechnet das leichteste und handlichste Motorrad bietet am meisten Komfort auf langen Touren", notierten die MOTORRAD-Tester. Das gilt übrigens für Fahrer und Beifahrer. Das üppige Zubehörangebot, dessen Safety-Paket diverse Elektronikhelfer enthält und das Comfort-Paket mit Kofferhalter links, Heizgriffen, Bordcomputer und Hauptständer treiben den moderaten Einstandspreis zwar spürbar in die Höhe, lassen dafür aber kaum Wünsche bei der individuellen Ausstattung der F 800 GT offen.



Mit dem Zahnriemenantrieb und der Einarmschwinge reserviert sich die F 800 GT eine Sonderstellung in der BMW F-Baureihe. Das Zubehörangebot sorgt für mehr Komfort und Stauraum



BMW S 1000 R



Entspannt					■	Radikal
Spritztour		■				Reise
Günstig			■			Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **731**

Motorbauart, Hubraum	R4q, 999 cm³
Leistung	118 kW (160 PS) bei 11 000/min
Drehmoment	112 Nm bei 9250/min
Leergewicht/Zuladung	207/200 kg
Sitzhöhe	814 mm
Höchstgeschwindigkeit	258 km/h
Test in MOTORRAD	13/2015

Mit ihren 160 PS und reduzierten Anbauteilen ordnet sich die BMW in die derzeit beliebte Kategorie der Power-Nakeds ein. Wie gut es BMW mit dieser vom Supersportler S 1000 RR abgeleiteten Maschine schafft, mit etwas weniger Spitzenleistung, dafür aber zwischen 2500 und 8000/min bis zu 10 Nm mehr Drehmoment den Geschmack der potenziellen Kundschaft zu treffen, dokumentiert auch der steile Aufstieg in der Neuzulassungs-Rangliste: in der kletterte die S 1000 R von Rang 26 auf Platz acht. Fast jeder Hersteller hat derzeit in dieser Klasse ein Angebot parat, deshalb musste sich die BMW im Frühjahr 2015 einem großen Vergleich mit acht Konkurrentinnen stellen. Das Bayern-Bike, das selbst mit Vollausstattung preislich noch im mittleren Bereich des Testfelds rangierte, wurde klar zum Sieger gekürt. Was auch an der Maschine verbaut ist, vom Fahrwerk über die Bremsen bis hin zur ausgefeilten Fahrwerks- und Motorelektronik funktionierte im Test perfekt – und war dabei nie langweilig.



Außer im einheitlichen weiß (links) und rot (unten) ist der Roadster der S 1000-Klasse in der Farbe „Blackstorm metallic" zu haben. Wahlweise ist ein Sport-Windschild (links) verfügbar



Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144

BMW S 1000 XR



15 300 Euro
ABS

Entspannt	□	□	■	□	□	Radikal
Spritztour	□	□	□	□	■	Reise
Günstig	□	□	□	■	□	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: 738

Motorbauart, Hubraum	R4q, 999 cm^3
Leistung	118 kW (160 PS) bei 11 000/min
Drehmoment	112 Nm bei 9250/min
Leergewicht/Zuladung	228/206 kg
Sitzhöhe	820–840 mm
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Test in MOTORRAD	19/2015

Das Vierzylinder-Triebwerk stammt aus dem Roadster S 1000 R, von dem auch die grundsätzliche Fahrwerkstechnik stammt. Doch in den Fahrwerksdaten und den Abmessungen unterscheiden sich S 1000 R und XR deutlich. Die XR hat einen um 33 Millimeter längeren Radstand, einen um 2,2 Grad steileren Lenkkopfwinkel und 8,6 Millimeter weniger Nachlauf. Sie ist länger, breiter und höher als die R, aber um drei Kilogramm leichter. Der Zweck der Übung: Bei der S 1000 XR sollen die sportlichen Gene der S-Baureihe um die Tourentauglichkeit und den Komfort einer GS ergänzt werden. Ein Experiment, dessen Ergebnis auch BMW nicht vorhersehen konnte. Doch die Kunden haben das Konzept verstanden, mehr als tausend XR wurden in der ersten Verkaufssaison neu zugelassen. Im MOTORRAD-Vergleich mit der R 1200 GS konnte sie den Allround-Boxer in der Landstraßenwertung schlagen. Bei der Betrachtung der Allround-, Reise- und Offroad-Qualitäten behielt der Klassiker R 1200 GS jedoch die Oberhand.

In der S 1000 XR will BMW das Beste aus zwei Welten vereinen: die Sportlichkeit der S-Baureihe und die Tourentalente der GS-Modelle. Entsprechend groß ist das Zubehörangebot



BMW S 1000 RR



ABS — 17 400 Euro

Entspannt					■	Radikal
Spritztour		■				Reise
Günstig				■		Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **729**

Motorbauart, Hubraum	R4q, 999 cm³
Leistung	146 kW (199 PS) bei 13 500/min
Drehmoment	113 Nm bei 10 500/min
Leergewicht/Zuladung	204/203 kg
Sitzhöhe	815 mm
Höchstgeschwindigkeit	299 km/h
Test in MOTORRAD	12/2015

Für das Modelljahr 2015 war der BMW-Supersportler S 1000 RR bereits technisch überarbeitet worden, deshalb gibt es für die kommende Saison lediglich ein neues Farb-Make-up. In der letztjährigen Ausgabe des MOTORRAD Kataloges konnten Änderungen wie geringeres Gewicht dank einer neuen Auspuffanlage, noch ausgefeiltere Elektronik und mehr Motorleistung lediglich vermeldet werden, so aktuell waren sie. Die Beurteilung der Modifikationen blieb dem großen Supersportler-Vergleichstest in MOTORRAD vorbehalten. Dabei zeigte sich, dass die offizielle Leistungsangabe von 199 PS sehr zurückhaltend ist – auf dem Prüfstand lieferte der Vierzylinder satte 212 PS ab. Auch der Listenpreis von 17 400 Euro markiert eine Untergrenze. Mit Zusatzaustattungen wie dem Race- oder Dynamik-Paket (500/1165 Euro) sowie geschmiedeten Rädern (1200 Euro) wird die 20 000 Euro-Grenze leicht überschritten. Am überlegenen Testsieg der S 1000 RR änderte das nichts, sie bietet das beste Gesamtpaket.



Die Farbkombination „Blackstorm metallic/Racingred uni“ (ganz links) ist 2016 neu für die S 1000 RR. Der Schaltautomat aus dem Dynamikpaket (links) funktioniert in beide Richtungen



BMW R 1200 RS



13 700 Euro — ABS

Entspannt		■				Radikal
Spritztour				■		Reise
Günstig			■			Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **755**

Motorbauart, Hubraum	B2l, 1170 cm³
Leistung	92 kW (125 PS) bei 7700/min
Drehmoment	125 Nm bei 6500/min
Leergewicht/Zuladung	236/214 kg
Sitzhöhe	820 mm
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Test in MOTORRAD	11/2015

Das Typenkürzel „RS“ steht bei dieser Spielart des BMW-Boxer-Themas für Reisesportler – mit dynamischer Optik wie die unverkleidete R 1200 R, aber dank der Kunststoffschale mehr Wind- und Wetterschutz. Beide BMW werden vom teilweise wassergekühlten 1170-cm³-Triebwerk befeuert, das mit seinen 125 PS, vor allem aber den fetten 125 Nm Drehmoment ausnehmend gut im Futter steht. Im MOTORRAD-Vergleich mit den beiden japanischen Tourensportlern Honda VFR 800 F und Kawasaki Z 1000 SX muss sie sich lediglich in der Motorenwertung dem Kawa-Vierzylinder knapp geschlagen geben. In allen anderen Disziplinen bleibt sie dank ihrer BMW-Qualitäten unangreifbar. Sie ist handlicher als die Konkurrenz, ihr elektronisches ESA-Fahrwerk bietet den fast perfekten Kompromiss aus Stabilität und Komfort. Zu dem trägt auch der kommode Soziussitzplatz bei. Wer allerdings bei Zusatzausstattungen aus dem Vollen schöpfen möchte, sollte zum Grundpreis locker nochmal 3000 Euro addieren.



Unverändert geht die BMW R 1200 RS ins Jahr 2016. Den Boxer mit der sportlichen Verkleidung gibt es in zwei Farbvarianten, mit Anbauteilen aus dem Zubehörprogramm wird er reisetauglich



BMW R 1200 RT



17 650 Euro
ABS

Hauptständer, Heizgriffe und Bordcomputer gehören zur Serienausstattung. Auch der Zugriff auf die Fahrmodi „Rain" und „Road" sowie das Stabilitätssystem ACS kosten nichts extra. Dennoch konnte die MOTORRAD-Testmaschine mit weiteren Zutaten im Wert von rund 4000 Euro noch aufgeppt werden: Das Komfortpaket bringt beispielsweise eine Zentralverriegelung mit, das Touringpaket eine Sitzheizung und das Dynamikpaket eine Berganfahrhilfe – und es gibt noch mehr.



Die Mehrfarb-Lackierung mit dem Grundton „San Marino blau metallic" (links) kostet 200 Euro Aufpreis. Der Bordcomputer und die Gepäckkoffer sind dagegen im Grundpreis enthalten

	1	2	3	4	5	
Entspannt		■				**Radikal**
Spritztour					■	**Reise**
Günstig					■	**Teuer**

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: 746

Motorbauart, Hubraum	B2l, 1170 cm³
Leistung	92 kW (125 PS) bei 7750/min
Drehmoment	125 Nm bei 6500/min
Leergewicht/Zuladung	274/221 kg
Sitzhöhe	805–825 mm
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Test in MOTORRAD	21/2014



Der teilweise flüssigkeitsgekühlte Boxermotor ist derselbe wie in vielen anderen BMW R-Modellen, das Drumherum im Dienst optimaler Tourentauglichkeit jedoch sicherlich das serienmäßig umfangreichste im R-Programm. Deshalb ist die R 1200 RT mit 274 Kilogramm Leergewicht die schwerste und auch die teuerste Boxer-BMW. Sie hat aber auch viel zu bieten. Der hohe Windschild schützt auch den Kopf des Steuermanns vor Fahrtwind, die Sitzhöhe des Fahrers lässt sich einstellen, zwei Seitenkoffer, Gepäckbrücke,

BMW R nineT Scrambler

Preis: k. A.
NEU
ABS

Entspannt	Radikal
Spritztour	Reise
Günstig	Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	B2l, 1170 cm^3
Leistung	81 kW (110 PS) bei 7750/min
Drehmoment	116 Nm bei 6000/min
Leergewicht/Zuladung	220/210 kg
Sitzhöhe	820 mm
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Mit der R nineT Scrambler lässt BMW der höchst erfolgreichen Roadster-Version des luftgekühlten Boxers in Retro-Optik (siehe rechts) ein zweites Modell folgen, gemeinsam sollen sie die „neue BMW Motorrad Erlebniswelt Heritage" begründen. Was da wohl noch kommt? Ein passendes Bekleidungsangebot hat BMW jedenfalls schon im Programm. Vom Roadster unterscheidet sich die Scrambler vor allem durch das größere 19-Zoll-Vorderrad, wobei es die Räder entweder in Aluminiumguss- oder der zum Scrambler besser passenden Speichenausführung gibt. Vorne sorgt eine klassische Telegabel mit Faltenbälgen um die Standrohre für Federung und Dämpfung, hinten ein Zentralfederbein. Statt eines Cockpits gibt es serienmäßig nur einen zentralen Tacho, der allerdings nicht ohne ein kleines LCD-Display für Uhrzeit und gefahrene Kilometer auskommt und durch einen Drehzahlmesser ergänzt werden kann. Beide R nineT-Modelle sind so ausgelegt, dass sie sich durch BMW- oder Fremdzubehör einfach umbauen lassen.

Speichenräder mit grobstolligem Gummi und Startnummernschilder gibt es als Sonderzubehör, den zentralen Tacho serienmäßig



Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144

BMW R nineT



Entspannt	■ ■ ■ ■ ■ (4/5)	Radikal
Spritztour	■ ■ ■ ■ ■ (3/5)	Reise
Günstig	■ ■ ■ ■ ■ (4/5)	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: 640

Motorbauart, Hubraum	B2I, 1170 cm³
Leistung	81 kW (110 PS) bei 7750/min
Drehmoment	119 Nm bei 6000/min
Leergewicht/Zuladung	222/208 kg
Sitzhöhe	785 mm
Höchstgeschwindigkeit	207 km/h
Test in MOTORRAD	17/2014

Dass die BMW-Motorradabteilung Hightech kann, hat sie mit der S 1000 RR längst bewiesen – die setzt bis heute den Maßstab in der Supersport-Kategorie. Doch mit der R nineT, die einer genialen Abfolge von Doppelpässen zwischen BMW-Technikern und -Designern entsprungen sein muss, ist ihnen ein fast noch größerer Wurf gelungen. Diese Kombination aus klassischen optischen Zutaten und aktuellen technischen Komponenten wie einer Upside-down-Gabel, Radialbremsen, ABS und Einarmschwinge ist ein echter Hingucker. Tatsächlich scheinen die Luftkühlung des Boxermotors und der Verzicht auf die bei BMW reichlich verfügbaren elektronischen Fahrhilfen die einzigen Zugeständnisse an klassische Motorradtechnik zu sein. Mit ihren110 PS wirkt sie nie untermotorisiert, der Verlauf der Drehmomentkurve, der 119 Nm erreicht, ist ein Gedicht. Das fanden auch so viele BMW-Kunden, dass die R nineT im Oktober 2015 auf Gesamtrang drei der Zulassungsstatistik stand. Nur Dauerbrenner R 1200 GS und Yamaha MT-07 waren erfolgreicher.





Für BMW-Retro-Fans ist die R nineT schon in der Standardausführung (ganz oben) eine Schönheit. Es gibt sie auch mit Alutank, Einmann-Höcker und sichtbaren (links) oder verschliffenen Schweißnähten

Ihre BMW-Vertragshändler

29525 Uelzen
Zweirad-Technik Dieter Könemann e.K.
Seebohm Straße 29
Tel. 0581/973926-0
Fax 0581/973926-29
info@bmw-uelzen.de
www.bmw-uelzen.de

29640 Schneverdingen
Zweirad Technik Dieter Könemann e.K.
Harbuger Straße 52
Tel. 05193/964-0
Fax 05193/964-330
info@ztk.de
www.ztk.de

33100 Paderborn
Motorsport Burgdorf GmbH
Friedrich-List-Straße 40
Tel. 05251/2050920
Fax 05251/2050922
info@motorsportburgdorf.de
www.motorsportburgdorf.de

36251 Bad Hersfeld
Krah & Enders GmbH
Kleine Industriestraße 5
Tel. 06621/500011
Fax 06621/500020
holger.schwarz@bmw-krah-enders-hersfeld.de
www.bmw-krah-enders.de

67454 Haßloch
Klaus Mayer
BMW Motorrad Vertragshändler
Hans-Böckler-Straße 20
Tel. 06324/92620
Fax 06324/926255
info-hassloch@klaus-mayer-bmw.de
www.klaus-mayer-bmw.de

68229 Mannheim
Klaus Mayer
BMW Motorrad Vertragshändler
Langlachweg 11a
Tel. 0621/400401-0
Fax 0621/400401-55
info@klaus-mayer-bmw.de
www.klaus-mayer-bmw.de

72280 Dornstetten
Motorrad Schwizler GmbH
Ott-Hahn-Straße 2
Tel. 07443/96460
Fax 07443/964633
info@schwizler.de
www.schwizler.de

76229 Karlsruhe
Motorradhaus Bohling u. Eisele & Co. GmbH
Eisenbahnstraße 40
Tel. 0721/7907770
Fax 0721/7907779
info@bohling-eisele.de
www.bohling-eisele.de

82166 Gräfelfing
Tommy Wagner Motorrad GmbH
Lochhamer Schlag 13
Tel. 089/8980070
Fax 089/89800710
info@tommy-wagner.info
www.tommy-wagner.com

88214 Ravensburg
Mahle Zweiräder GbR
Gottlieb-Daimler-Straße 9
Tel. 0751/31034
Fax 0751/14647
info@bmw-mahle.de
www.bmw-mahle.de

93057 Regensburg
PIA Motorradwelt GmbH & Co. KG
Böhmerwaldstraße 8
Tel. 0941/464650
Fax 0941/4646519
info@pia-motors.de
www.pia.bmw-motorrad.de

Weitere Vertragshändler finden Sie unter www.bmw-motorrad.de

BMW R 1200 GS/Triple Black

14 950/15 520 Euro
NEU
ABS

Entspannt	■	Radikal
Spritztour	■	Reise
Günstig	■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **739**

Motorbauart, Hubraum	B2l, 1170 cm³
Leistung	92 kW (125 PS) bei 7700/min
Drehmoment	125 Nm bei 6500/min
Leergewicht/Zuladung	238/212 kg
Sitzhöhe	850–870 mm
Höchstgeschwindigkeit	219 km/h
Test in MOTORRAD	19/2015

Die BMW R 1200 GS ist längst eine Ikone deutschen Motorradbaus und auch in diesem Jahr wieder Marktführer – wenn auch mit über zehn Prozent weniger verkauften Exemplaren als 2014, ein Rückgang von 7801 auf 6914 Stück jeweils bis Oktober. Zur Einordnung: Auf dem zweiten Platz liegt die Yamaha MT-07 mit gerade einmal 3065 Stück. Aber auch Ikonen wollen gepflegt werden, und so wurde die Reiseenduro im Lauf der Jahre technisch komplett erneuert, ihre Silhouette hingegen bewahrt. Neue Farben gibt es 2016, etwa die neue „Triple Black" in dreierlei Schwarztönen (15 520 Euro). Technisch neuester Stand ist ABS Pro, das Bremsen mit Antiblockiersicherheit auch in Schräglage ermöglicht. Obendrauf gibt es das dynamische Bremslicht, das nachfolgenden Verkehrsteilnehmern die Stärke des Bremsvorgangs signalisiert, indem es zunächst blinkt und bei Erkennen einer Notsituation die Warnblinkanlage zuschaltet. Ihre überragenden Fähigkeiten auf Asphalt und losem Untergrund hat sie in vielen Tests bewiesen.

Neue Farben für 2016: R 1200 GS als „Triple Black"-Ausgabe (oben) und in Lightwhite uni (unten). Die Technik wird kaum verändert



Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144

BMW R 1200 GS Adventure



Entspannt	■ ■ ■ ■ ■	Radikal
Spritztour	■ ■ ■ ■ ■	Reise
Günstig	■ ■ ■ ■ ■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **744**

Motorbauart, Hubraum	B2l, 1170 cm³
Leistung	92 kW (125 PS) bei 7750/min
Drehmoment	125 Nm bei 6500/min
Leergewicht/Zuladung	260/220 kg
Sitzhöhe	890–910 mm
Höchstgeschwindigkeit	213 km/h
Test in MOTORRAD	8/2015

Bereits die Standard-GS lässt sich mit allerlei Extras und Zubehör aufrüsten. Wer allerdings einen größeren Tank, längere Federwege und ein anderes Heck möchte, muss zur Adventure-Version der GS greifen, die dann auch gleich einen großen Sturzbügel mitbringt. Die Alukoffer (siehe unten) sind da allerdings noch nicht dabei. Wie sie sich trotz niedrigerer Motorleistung durchzusetzen vermag, das konnte die GS Adventure beim MOTORRAD-Vergleich mit der mit 160 PS deutlich kräftigeren KTM 1290 Super Adventure unter Beweis stellen. Beim letzten Test wurden die Kandidaten nach den fünf Kategorien des MOTORRAD-1000-Punkte-Tests beurteilt. Zwar konnte die KTM die Motorwertung gewinnen, aber in Sachen Fahrwerk, Alltag, Sicherheit und Kosten blieb die BMW vorne und erbeutete knapp den Gesamtsieg. Das Gesamtpaket überzeugt also nach wie vor, ganz abgesehen von der besseren Hochgeschwindigkeitsstabilität. Vergleichbar ausgestattet wie die KTM war sie 2015 jedoch fast 1000 Euro teurer als die Österreicherin.





Eine der neuen Farben, in denen die BMW R 1200 GS Adventure 2016 lieferbar ist, nennt sich Ozeanblau metallic (oben). Das Koffersystem mit Kofferhalter (links) kostet 1240 Euro extra. Dafür gibt es 80 Liter Stauraum

BMW R 1200 R



12 950 Euro
ABS

Entspannt	□	■	□	□	□	Radikal
Spritztour	□	□	■	□	□	Reise
Günstig	□	□	■	□	□	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **729**

Motorbauart, Hubraum	B2l, 1170 cm³
Leistung	92 kW (125 PS) bei 7700/min
Drehmoment	125 Nm bei 6500/min
Leergewicht/Zuladung	231/219 kg
Sitzhöhe	790 mm
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Test in MOTORRAD	9/2015

Erst zum Modelljahr 2015 war der Roadster aus dem BMW-Boxerprogramm völlig überarbeitet vorgestellt worden, mit dem teilweise flüssigkeitsgekühlten Motor, dem neuen Stahlrohr-Brückenrahmen und der Vorderradführung per Upside-down Gabel. Das ist alles noch so frisch, dass für das Modelljahr keine weiteren Modifkationen nötig waren. Wie richtig BMW mit dieser Einschätzung liegt, zeigen auch die Zulassungszahlen. Da hat die R 1200 R Rang sechs erobert und ist damit die dritterfolgreichste BMW hinter Dauerbrenner R 1200 GS und R nineT. Wie bei BMW üblich, lässt sich auch die R 1200 R durch jede Menge Zubehör aufpeppen, vor allem in Sachen Elektronik. Im Test überzeugte insbesondere der Schaltassistent, der Gangwechsel hoch wie runter ohne Griff zum Kupplungshebel ermöglicht und gut zum unkomplizierten Charakter des Boxertriebwerks passt. Auch dass sich Ansprechverhalten und Abstimmung der Traktionskontrolle problemlos per Knopfdruck ändern lassen, wurde lobend erwähnt.



Das Display der R 1200 R geizt nicht mit Informationen, die in drei Designs angezeigt werden können (links). Der Roadster kann auch Reisen: Stauraum aus dem Zubehör (unten)



BMW K 1600 GT/Sport



21 250/21 690 Euro
ABS

Entspannt	□	■	□	□	□	Radikal
Spritztour	□	□	□	□	■	Reise
Günstig	□	□	□	□	■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **769**

Motorbauart, Hubraum	R6q, 1649 cm³
Leistung	118 kW (160 PS) bei 7750/min
Drehmoment	175 Nm bei 5250/min
Leergewicht/Zuladung	332/208 kg
Sitzhöhe	810–830 mm
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Test in MOTORRAD	21/2014

So ganz kann der Reihensechszylinder der BMW-K 1600-Motorradmodelle seine Verwandschaft mit den Aggregaten aus der Autosparte der Münchner nicht verleugnen. „Zentrale Drosselklappe und recht lange Ansaugwege des Reihenmotors sind Automobiltechnik", stellten die MOTORRAD-Tester fest und attestierten dem Aggregat verzögertes Ansprechen auf Gasbefehle. Das war aber auch schon die einzige Kritik, die sich der mächtige Motor gefallen lassen musste. Denn während sich die Sechszylinder in vierrädriger Umgebung auch als potente Sportler einen Namen machten, brillieren sie zwischen zwei Rädern als seidenweiches und bullenstarkes Tourer-Triebwerk, wozu weniger die 160 PS als das üppige maximale Drehmoment von 175 Nm beitragen. Die Version mit der Zusatzbezeichnung Sport unterscheidet sich hauptsächlich durch die aufwändigere Lackierung und die niedrigere Verkleidungsscheibe von der Standardausgabe. Koffer und äußerst umfangreiche Ausstattung sind serienmäßig.



Schwarz oder weiß (links) – anders gibt's die K1600 GT nicht. Das Sondermodell Sport (unten) glänzt mit Farbakzenten in Cosmic-blau. Der geniale Sechszylinder ist allen gemeinsam



Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144

BMW K 1600 GTL/Exclusive

23 400/29 850 Euro
ABS



Entspannt	■ □ □ □ □	Radikal
Spritztour	□ □ □ □ ■	Reise
Günstig	□ □ □ □ ■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R6q, 1649 cm³
Leistung	118 kW (160 PS) bei 7750/min
Drehmoment	175 Nm bei 5250/min
Leergewicht/Zuladung	348/212 kg
Sitzhöhe	750 mm
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Test in MOTORRAD	10/2011

Der Buchstabe „L" im Typenkürzel der BMW K 1600 GTL steht für Luxus, und was die Bayern darunter verstehen, zeigen sie schon bei der günstigeren der beiden Ausführungen. Da sind die Rückenlehne für den Beifahrer am Topcase, Xenon-Scheinwerfer, Wegfahrsperre, Tempomat, Sitzheizung, das Audiosystem, aber auch sicherheitsrelevante Technik wie das teilintegrierte Bremssystem mit schräglagenabhängiger ABS-Regelung oder die Traktionskontrolle schon serienmäßig an Bord. Doch es geht noch mehr, wie die GTL Exclusive zeigt. Da sind dann Fahrer- und Beifahrersitz beheizbar, es gibt Armlehnen für den Sozius, Berganfahrhilfe, Reifendruckkontrolle, adaptives Kurvenlicht und – besonders exklusiv – die wohl kürzeste Liste an Sonderausstattungen im BMW-Programm. An der Exclusive ist einfach schon fast alles dran, was das Herz begehrt. Wer will, kann sich die Abgasanlage noch durch eine Soundkomponente veredeln: den Acrapovič-Sportschalldämpfer für 1945 Euro. Oder das Navi für 675 Euro ordern.



Die teuerste BMW, die K 1600 GTL Exclusive (unten) kratzt in der Standardausstattung knapp an der 30 000 Euro-Marke. Doch es bleibt Luft nach oben – zum Beispiel beim Navigationssystem



Borossi BT 450 GS Enduro

ab 4598 Euro
48 PS



Entspannt	□ □ ■ □ □	Radikal
Spritztour	■ □ □ □ □	Reise
Günstig	□ ■ □ □ □	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	1q, 449 cm³
Leistung	22 kW (30 PS) bei 7500/min
Drehmoment	43 Nm bei 6500/min
Leergewicht/Zuladung	124/73 kg
Sitzhöhe	950 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Borossi ist ein Kunstname, Hersteller ist Asiawing aus China. Dieser Name soll auch bald auf dem Tank stehen. Trotzdem: Der Insider erkennt die Honda CRF von 2008 wieder. Aluminiumrahmen, Upside-down Gabel und andere hochwertige Anbauteile hat die preisgünstige Enduro ebenfalls mitbekommen. Im Test der Schwesterzeitschrift PS konnten Motor wie Fahrwerk überzeugen, vor allem angesichts des Preises. Man darf gespannt sein, wie der ab 2017 geltenden ABS-Pflicht begegnet wird.

www.borossi.de

Boss Hoss BHC-3 LS3

ab 63 896 Euro



Entspannt	□ □ □ □ ■	Radikal
Spritztour	□ □ □ ■ □	Reise
Günstig	□ □ □ □ ■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V8l, 6200 cm³
Leistung	327 kW (445 PS) bei 5750/min
Drehmoment	574 Nm bei 4750/min
Leergewicht/Zuladung	484/277 kg
Sitzhöhe	635 mm
Höchstgeschwindigkeit	199 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Die wesentlichen Infos über dieses Ausnahmegefährt liefert der Datenkasten: Ein V8 mit über sechs Litern Hubraum, fast eine halbe Tonne Leergewicht. Alles an diesem Giganten ist mächtig, bis hin zum Preis. Gering ist nur die Sitzhöhe, sie ermöglicht überhaupt den Umgang mit dem Gebirge auf zwei Rädern. Eine Automatik mit zwei Gängen und Rückwärtsgang schickt die Drehmomentwoge zum Hinterrad. Ob sie wohl 2017 ABS bekommt, um weiter in Europa blubbern zu dürfen?

www.bosshosscycles.de

Brook 250



Entspannt □□□■□ Radikal
Spritztour ■□□□□ Reise
Günstig □■□□□ Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	1q, 223 cm³
Leistung	12 kW (16 PS) bei 7500/min
Drehmoment	18 Nm bei 5500/min
Leergewicht/Zuladung	125/165 kg
Sitzhöhe	642 mm
Höchstgeschwindigkeit	125 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Ein stilechtes Stadt- und Kurzstrecken-Gerät für Chopperfans soll die neue Starr-Rahmen-250er von Brook Motorcycles sein. Zwei Enthusiasten aus der Custom-Szene haben die neue Marke auch mithilfe von Finanziers aus der Autozubehör- und Logistik-Branche gegründet. Einfache Technik in besonderer Optik war das Ziel. Homologiert und zulassungsfertig sollen die kleinen Chopper sein, und sogar schon vorbereitet für ABS und Euro 4. Eingebaut wird aber erst, wenn es sein muss.

www.brook-motorcycles.com

Can Am Spyder F3



Entspannt □■□□□ Radikal
Spritztour □■□□□ Reise
Günstig □□■□□ Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R3q, 1330 cm³
Leistung	85 kW (115 PS) bei 7250/min
Drehmoment	130 Nm bei 5000/min
Leergewicht/Zuladung	ca. 406/188 kg
Sitzhöhe	675 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Auf drei Rädern dynamisch und kippsicher unterwegs zu sein funktioniert am besten mit den zwei Rädern vorne und möglichst breiter Spur. Zusätzliche Sicherheit bringen ABS und ESP, das Fahrgefühl ist näher am Gespann als an der Solomaschine. Grundmodell ist nun der im letzten Jahr vorgestellte F3 mit dem Dreizylinder wie im Spyder RT, er löst den Rotax-V2 nun ganz ab. Es reicht der Autoführerschein, wenn er vor dem 19. 1. 2013 erworben wurde. Alle drei Räder verzögert der rechte Fuß.

www.de.brp.com/spyder

Can Am Spyder F3-T/Limited



Entspannt □■□□□ Radikal
Spritztour □□□■□ Reise
Günstig □□□□■ Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R3q, 1330 cm³
Leistung	85 kW (115 PS) bei 7250/min
Drehmoment	130 Nm bei 5000/min
Leergewicht/Zuladung	ca. 450/180 kg
Sitzhöhe	675 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Wem der Spyder RT zu mächtig, der nackte F3 aber zu spartanisch ist, der findet im F3-T vielleicht einen Partner. Höhere Scheibe, Koffer, Handschuhfach, komfortablere Federbeine und ein sequentielles Sechsganggetriebe machen den F3-T zum Tourer. Bei soviel Komfort dürfen Audiosystem und Tempomat nicht fehlen, sogar Luftfederung für hinten ist zu haben. Farbvarianten mit rotem Rahmen oder ganz in Mattschwarz – genannt Limited Special Series Triple Black – ergänzen das Angebot.

Can Am Spyder RT



Entspannt ■□□□□ Radikal
Spritztour □□□■□ Reise
Günstig □□□■□ Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R3q, 1330 cm³
Leistung	85 kW (115 PS) bei 7250/min
Drehmoment	130 Nm bei 5000/min
Leergewicht/Zuladung	500/224 kg
Sitzhöhe	772 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Der Spyder RT ist das Tourenflaggschiff von Can Am. Großflächiger verkleidet, die Koffer in die Linie integriert und ein großes Topcase mit Rückenlehne sind Grundausstattung. Auch sie beinhaltet nun das halbautomatische Sechsganggetriebe, das Audiosystem bekommt einen USB-Anschluss. Als RT-S hat er eine Luftfederung an der Hinterachse. Der RT Limited erhält ein Garmin Zumo 660 Navigationssystem und glänzt weiter durch reichlich Chrom.

Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144

CCM GP 450 Adventure

NEU
48 PS

11 000 Euro



Entspannt	□ □ ■ □ □	Radikal
Spritztour	□ □ □ ■ □	Reise
Günstig	□ □ □ ■ □	Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	1q, 450 cm³
Leistung	29 kW (40 PS) bei 7500/min
Drehmoment	43 Nm bei 6500/min
Leergewicht	ca. 140 kg
Sitzhöhe	890 mm
Höchstgeschwindigkeit	145 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Um CCM, Clews Competition Machines aus Bolton, Großbritannien, war es lange recht still. Nun melden sich die Engländer zurück mit einem ebenso naheliegenden wie selten umgesetzten Konzept: Einer leichten Reiseenduro, nur 125 Kilogramm trocken, mit großer Reichweite. Die GP 450 bietet 400 Kilometer, dank 20 Liter Benzin verteilt auf drei Tanks. CCM kann auf eine sportliche Vergangenheit zurückblicken, hat genügend Kompetenz für ein geländegängiges Bike, das abseits des Asphalts auch von weniger geübten Fahrern lustvoll bewegt werden kann. In einen selbst entwickelten, neuneinhalb Kilogramm leichten Rahmen pflanzten die Engländer den 450er-Einzylinder von Kymco in Taiwan, bekannt aus der BMW G 450 X. Er wurde auf 40 PS gedrosselt und soll so standfest sein, dass er nur alle 8000 Kilometer gewartet werden muss. Auch hier liegt die Getriebeausgangswelle im Schwingendrehpunkt, 265 Millimeter Federweg überzeugen. Bleibt als Wermutstropfen der hohe Preis.



Von vorne eine ausgewachsene Reiseenduro, erinnert die Seitenansicht mehr an ein Langstrecken-Rallyemotorrad. Passend zum 21-Zöller vorne gibt es ein 18-Zoll-Hinterrad für richtig grobstolliges Gummi

www.ccm-gp450.de

CF-Moto 650 NK

ABS
48 PS

5399 Euro



Entspannt	□ □ ■ □ □	Radikal
Spritztour	□ ■ □ □ □	Reise
Günstig	□ ■ □ □ □	Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R2q, 649 cm³
Leistung	45 kW (61 PS) bei 9000/min
Drehmoment	56 Nm bei 7000/min
Leergewicht/Zuladung	203/150 kg
Sitzhöhe	840 mm
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Test in MOTORRAD	20/2014

Die konstruktive Nähe des chinesischen Naked-Bikes zur Kawasaki ER-6n ist erstaunlich, Händler werben sogar damit. Der Reihen-Twin erwies sich im Test als ebenso gelungen wie die Ergonomie, Luft nach oben war bei der bockigen Gabel und den stumpfen, schlecht dosierbaren Bremsen der Version ohne ABS. Nach zwei Totalausfällen im Test müssen sich Verarbeitung und Zuverlässigkeit noch beweisen. Der nächste Test der nun serienmäßig mit ABS ausgerüsteten 650 NK könnte es zeigen.

www.cf-moto.eu

CF-Moto 650 TK

ABS
48 PS

6699 Euro



Entspannt	■ □ □ □ □	Radikal
Spritztour	□ □ □ ■ □	Reise
Günstig	□ ■ □ □ □	Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R2q, 649 cm³
Leistung	45 kW (61 PS) bei 9000/min
Drehmoment	56 Nm bei 7000/min
Leergewicht/Zuladung	229/150 kg
Sitzhöhe	840 mm
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Würde der Preis eines Motorrades maßgeblich über seinen Erfolg entscheiden, stünde dem der 650 TK nichts mehr im Wege. 3500 Euro günstiger als die nicht mehr importierte Honda Deauville, deren Leistungsdaten, Vollverkleidung, Koffer, ABS in Serie und eine Optik nahe am Supertourer Pan European. Was wird vermisst? Image und Vertrauen, Vertrauen in Qualität, Service, Werterhalt. Aber das kam bei den japanischen Herstellern ja auch nicht von heute auf morgen.

Ducati hält das Entwicklungstempo hoch und bringt eine Multistrada mit langen Federwegen und 19-Zoll-Vorderrad, eine größere „kleine“ Panigale sowie die feine XDiavel. Die Hypermotard erhielt einen neuen Motor.

Im Jahr 2015 hat Ducati so viele Motorräder verkauft, wie noch nie. Möglich gemacht hat diesen Erfolg ein enormer Entwicklungsaufwand, der ein vielfältiges Modellprogramm hervorgebracht hat. Den Schub über die Grenze von 50 000 verkauften Einheiten gab allerdings ein Modell, das sich der sonst verfolgten Entwicklungsstrategie verweigert, immer stärkere, leichtere, schnellere und teurere Maschinen zu bauen: die Scrambler. **Sie brachte Ducati erstmals in die Top Ten der weltweit meistverkauften Motorräder.** Da erscheint es einem kurios, dass die Marketingstrategen vor der fahrdynamisch weniger ambitionierten Scrambler offenbar ein wenig Angst haben. Sie soll als eigene Marke etabliert werden, um das Ducati-Credo des stärker, schneller, teurer nicht mit Lässigkeit zu infizieren. Andererseits soll kein Zwang zur Dynamik auf die Scrambler-Kundschaft ausgeübt werden. **Ob solch strikte Trennung wirklich not tut?** Die Redaktion des MOTORRAD Katalogs lässt jedenfalls die Kirche im Dorf und die Scrambler-Modelle bei Ducati. Und freut sich schon auf weitere Neuheiten, egal ob teuflisch schnell oder betont gechillt. Wie wäre es zum Beispiel mit einem Café Racer auf Scrambler-Basis? Wenn es sein muss, auch als eigene Marke.

Herstellerprofil

Hauptsitz der Firma	**Bologna/Italien**
Gründungsjahr	**1946, seither Motorradbau**
Neuzulassungen in Deutschland bis Oktober 2015	**5570**
Händler in Deutschland	**75**



Bei der Entwicklung der XDiavel zogen die Ducati-Ingenieure wieder einmal alle Register. So entstand ein piekfeines Motorrad

Nicht nur der Motor der 959 Panigale ist neu, sondern auch die Zwei-in-zwei-Auspuffanlage. Wie sie wohl klingt?

www.ducati.de/www.scramblerducati.com/de

Ducati Scrambler Sixty2

7790 Euro — **NEU** **ABS** **48 PS**



Entspannt	Radikal
Spritztour	Reise
Günstig	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 399 cm³
Leistung	30 kW (41 PS) bei 8750/min
Drehmoment	35 Nm bei 8000/min
Leergewicht	183 kg
Sitzhöhe	790 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Die Scrambler hat Ducati gelehrt, wie erfolgreich Motorräder sein können, die nicht nach dem höchsten Gipfel an Leistung, Fahrwerksperformance und Effizienz streben. Noch weniger fordernd tritt ihre jüngst präsentierte, kleinere Variante auf, die Scrambler Sixty2. Ihr Name erinnert an das Jahr als Ducati die erste Scrambler baute, eine 250er. Hauptziel der Sixty2 dürfte der japanische Markt sein, wo man gepflegten Retro-Style schätzt und eine Führerscheinklasse für Motorräder bis 400 cm³ besteht. Doch weil auch in europäischen Großstädten mehr und mehr Menschen den Charme schicker, leicht zu fahrender Motorräder entdecken, hat die Sixty2 hierzulande gute Verkaufschancen. Technisch unterscheidet sie sich von der Scrambler nicht nur durch den kleineren Motor, sondern auch durch die konventionelle Gabel, die stählerne Schwinge und die einfachere Bremsanlage. Die bei der Scrambler austauschbaren Tankflanken aus Aluminium hat man sich bei ihr ebenfalls gespart. Was ihrem Chic nicht schadet.



Die Zahnriemenabdeckungen der Sixty2 sind aus Kunststoff statt wie bei der großen Scrambler aus Aluguß. Zur Auswahl stehen die unten gezeigten drei Farbvarianten

Ducati Scrambler Icon/Classic/Full Throttle/Urban Enduro/Flat Track Pro

8790/10 290/10 290/10 290/10 990 Euro — **ABS**



Entspannt	Radikal
Spritztour	Reise
Günstig	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **590**

Motorbauart, Hubraum	V2q, 803 cm³
Leistung	55 kW (75 PS) bei 8250/min
Drehmoment	68 Nm bei 5750/min
Leergewicht/Zuladung	186/204 kg
Sitzhöhe	790 mm
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Test in MOTORRAD	6/2015

Allmählich wird es ein wenig unübersichtlich: Die Scrambler-Modellreihe hat weiteren Zuwachs bekommen. „Flat Track Pro" heißt die neue Variante mit Startnummernschildern, kleiner Lampenverkleidung und gelben Pinstripes auf den Felgenrändern. In den USA ließ Ducati mit einer speziell vorbereiteten Scrambler sogar Flat-Track-Rennen fahren. Ungeachtet feinster Unterschiede in der Ausstattung ist die Idee hinter der Scrambler immer noch die gleiche: Als Basis dient ein hübsches Motorrad mit solider Technik, kräftig motorisiert und leicht zu fahren. Eine zentrale Rolle spielt die Material-Authentizität – was aussieht wie Metall ist auch Metall und die Scheinwerfergläser heißen zurecht so. Und dann beginnt lustvolles Customizing, ab Werk oder individuell: Guß- oder Speichenräder, verschiedene Tankflanken, hochgesetzte Kotflügel und diverse Auspuffanlagen eröffnen eine Vielzahl von Möglichkeiten. Mit großem Erfolg: 14 650 Scrambler hat Ducati bis Ende Oktober 2015 verkauft – weltweit.

Von links nach rechts die Basis-Scrambler Icon, die Flat Track Pro, dann die Classic und im unteren Foto die Full Throttle sowie die Urban Enduro. Die eine in die andere umbauen und wieder zurück geht auch



Ducati Monster 821/Dark/Stripe





Motorbauart, Hubraum	V2q, 821 cm³
Leistung	82 kW (112 PS) bei 9250/min
Drehmoment	89 Nm bei 7750/min
Leergewicht/Zuladung	205/185 kg
Sitzhöhe	785–810 mm
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Test in MOTORRAD	19/2014

821 cm³ Hubraum besitzt der kleinste Monster-Motor. Noch. Denn möglicherweise wird er über kurz oder lang den 937er der neuen Hypermotard erhalten. Bis es so weit ist, bewegt der 821er die Monster mit viel Drehfreude und moderatem Benzindurst. Nach wie vor kritisieren die Tester jedoch die harsche Gasannahme. Wie im vergangenen Jahr wurde auch die Abstimmung der Federelemente als etwas inhomogen empfunden – vorne zu weich, hinten zu hart. Trotz einstellbarer Kayaba-Gabel macht die Stripe-Variante dabei keine Ausnahme; hier besteht jedoch die Möglichkeit, im Rahmen des Einstellbereichs Abhilfe zu schaffen. Sehr gelobt wird die Ergonomie, vor allem für kleinere Fahrer. Die höhenverstellbare Sitzbank erlaubt Anpassungen an verschiedene Staturen. Alle drei Modelle der Monster 821 sind mit dreistufigem ABS und achtstufiger Traktionskontrolle ausgestattet. Beim Alpen Masters wurden sie lapidar, aber anerkennend beurteilt. Zitat: „ABS und Traktionskontrolle arbeiten gut."



Dark, Standard, Stripe – so lauten die Steigerungsstufen der Monster 821. Die Stripe trägt Streifen, dazu eine einstellbare Gabel und eine Lampenverkleidung. Die Dark verzichtet auf die Abdeckung des Soziussitzes



Ducati Hypermotard 939/SP



Entspannt – Radikal
Spritztour – Reise
Günstig – Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 937 cm³
Leistung	83 kW (113 PS) bei 9000/min
Drehmoment	98 Nm bei 7500/min
Leergewicht	204 kg
Sitzhöhe	870 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Sechs Millimeter mehr Bohrung bringen den 821er-Motor der kleinen Monster auf 937 cm³. Die Leistung steigt nur um ein PS, das maximale Drehmoment dagegen um satte neun Nm, und es liegt 250/min früher an. Außerdem ist der neue Motor nach Euro 4 homologiert. Als erstes Motorrad profitiert die neue Hypermotard 939 von diesem Update. Ihr Fahrwerk und das Design sind dagegen weitgehend gleich geblieben. Ausgenommen die vorderen Blinker, die beim neuen Modell in die Handprotektoren integriert sind. Nach bewährtem Muster erhielt die SP-Version edle Federelemente von Öhlins, geschmiedete Räder von Marchesini, eine Radialpumpe für die Vorderradbremse und einige Karbonteile. Hinter dem sogenannten Ducati Safety Pack, mit dem beide Modelle serienmäßig ausgestattet sind, steckt wie bei der Monster 821 eine Kombination von dreistufigem ABS und achtstufiger Traktionskontrolle, die als integriertes System von Bosch geliefert wird. Die Bremsen-Hardware stammt von Brembo.

Ducati ist bekannt für sehr moderne Anzeigeinstrumente. So gibt auch das Display der Hypermotard stets Auskunft über den augenblicklichen „Riding Mode" sowie die gewählten ABS- und DTC-Stufen



Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144



Autohaus Bernd Förster
Lohmener Str. 13a
01796 Pirna-Copitz
Telefon 03501 56830
www.team-foerster.de

Andreas Veltjens
Berliner Str. 14
03099 Kolkwitz
Telefon 0355 28610
www.veltjens.de

Ducati Leipzig
Dohnanyistr.11
04103 Leipzig
Telefon 0341 26696190
www.ducati-leipzig.de

Motorrad Naujocks
Marienstr. 3
04509 Delitzsch
Telefon 034202 62531
www.motorrad-naujocks.de

Moto-Shop Klöpfel
Greizer Str. 8
07570 Weida
Telefon 036603 62310
www.ducati-kloepfel.de

J & R Motopoint
Auer Str. 2 A
08294 Lößnitz
Telefon 03771 5645858
www.jr-motopoint.de

Motorrad Unger
Wüstenbrander Str. 15
09353 Oberlungwitz
Telefon 03723 42233
www.motorrad-unger.de

Ducati Berlin
Holzhauser Str. 140-164
13509 Berlin
Telefon 030 440445560
www.ducati-berlin.de

Bernard's Motorrad-Service
Dorfstr. 26
15831 Jühnsdorf
Telefon 03379 321600
www.bernards-motorrad-service.com

Ralf Vathje Motorradhandel
Gewerbestr. 10
17179 Gnoien
Telefon 039971 12288
www.vathje-motorrad.de

Motorrad Martynow
Bahnhofstr. 29
21409 Embsen
Telefon 04134 909090
www.motorrad-technik-martynow.de

Ducati Hamburg
Nedderfeld 32
22529 Hamburg
Telefon 040 66851694
www.ducatihamburg.de

O wie M Motorräder
Geniner Str. 195
23560 Lübeck
Telefon 0451 50278100
www.o-wie-m.de

Piet's Car & Bike Service
Katzhagen 15
25436 Uetersen
Telefon 04122 47142
www.piets.de

Ducati Schleswig Holstein
Fedderinger Str. 10
25779 Hennstedt
Telefon 04836 1550
www.ducati-schleswig-holstein.de

Schlickel Motorrad Handel
Wilhelmshavener Heerstr. 237
26125 Oldenburg
Telefon 0441 3046020
www.motorrad-schlickel.de

Team Wahlers
Hoopsfeld 5
27383 Scheeßel
Telefon 04263 985460
www.team-wahlers.de

Bergmann & Söhne
Gewerbering 10
27432 Bremervörde
Telefon 04761 71190
www.bergmann-soehne.de

Bernd Lohrig Motorräder
Schnepker Str. 15
28857 Syke
Telefon 04242 920340
www.berndlohrig.de

ItalMoto
Heinkelstr. 29
30826 Garbsen
Telefon 05131 708581
www.italmoto.de

Be Faster
Ulmer Str. 2
30880 Laatzen
Telefon 0511 87655838
www.befaster.de

Zweirad Sauerland
Lippstädter Str. 409
33449 Langenberg
Telefon 05248 823678
www.zweirad-sauerland.de

Ducati Kassel
Frankfurter Str. 106
34121 Kassel
Telefon 0561 92047070
www.ducati-kassel.de

Busch & Wagner
Breitunger Str. 5
36100 Petersberg
Telefon 0661 29196740
www.busch-wagner.de

Motospeed Bonsack
Im Vorwerk 29
36456 Barchfeld
Telefon 036961 734462
www.motospeed-bonsack.de

Motorrad Trapp
Industriestr. 9
37339 Worbis
Telefon 036074 31279
www.motorrad-trapp.de

Motorrad Meisterei Lange
Hauptstr. 27
37619 Hehlen
Telefon 05533 4081666
www.motorradmeisterei.de

Benlex Motorrad
Christian-Pommer-Str. 21
38112 Braunschweig
Telefon 0531 3102186
www.benlex-motorrad.de

Motorradhaus Steinbach
Lübecker Str. 35
39124 Magdeburg
Telefon 0391 2523416
www.motorradhaus-steinbach.de

Ducati Düsseldorf
Meilenwerk Harffstr. 110
40591 Düsseldorf-Wersten
Telefon 0211 7213043
www.ducatiduesseldorf.de

Ducati Bochum
Geisental 4
44805 Bochum
Telefon 0234 6103900
www.ducatibochum.com

Ducati Borken
Borkener Str. 44
46348 Raesfeld
Telefon 02865 10656
www.ducatiborken.de

Ducati Niederrhein
Liebigstr. 25
47608 Geldern
Telefon 02831 94999
www.ducati-niederrhein.de

Motorrad Hertrampf
Sachsenstr. 5
48529 Nordhorn
Telefon 05921 37778
www.ducatiplus.de

Ducati Melle
Industrie Str. 24 C
49324 Melle
Telefon 05422 926666
www.ducati-melle.de

Ducati Köln
Luxemburger Str. 150b
50937 Köln
Telefon 0221 9411851
www.ducatikoeln.de

Ducati Rhein-Sieg
Friedrich-Engels-Str. 18
51545 Waldbröl
Telefon 02291 808980
www.ducati-rheinsieg.de

Moll Automobile
Neuenhofstr. 77
52078 Aachen
Telefon 0241 900600
www.moll-automobile.de

Conti Performance
Bahnhofstr. 24
53518 Adenau
Telefon 02691 931409
www.ducati-am-ring.de

Witten & Weber
Herrenwiese 10
57319 Bad Berleburg
Telefon 02751 6609
www.ducati.wittenuweber.de

Schnock Motorrad
Boschstr. 29
59609 Anröchte
Telefon 02947 9774455
www.motorrad-schnock.de

Ducati Frankfurt
Max-Holder Str. 7
60437 Frankfurt/Kalbach
Telefon 06950 6858290
www.ducatifrankfurt.de

2Rad-Tech
Stockstädter Str. 25
63762 Großostheim
Telefon 06026 979633
www.2rad-tech.de

Motorrad Center Altendiez
Bökelmannstr. 2
65624 Altendiez
Telefon 06432 92 06 0
www.mca-altendiez.de

Moto Mittrach
Greenwichstr. 3
66482 Zweibrücken Flugplatz
Telefon 06332 460222
www.motomittrach.de

Ducati Saarland
Schaumberg Str. 176
66822 Lebach - Thalexweiler
Telefon 06888 900876
www.ducatisaarland.de

Motorland Motorrad
Christian-Friedrich-Schwan-Str. 3
68167 Mannheim
Telefon 0621 4960640
www.ducati-mannheim.de

M.A.D. Motorräder
Olpenitzer Str. 6
69181 Leimen
Telefon 06224 9687000
www.mad-motorrad.de

Ducati Stuttgart
Echterdinger Str. 85
70794 Filderstadt - Bernhausen
Telefon 0711 79730399
www.ducati-stuttgart.de

Wörner & Hirsch
Ferdinand-Lassalle-Str. 26
72770 Reutlingen
Telefon 07121 52250
www.woernerundhirsch.com

Trinkner Zweirad
Erligheimer Str. 20 + 7
74369 Löchgau
Telefon 07143 883020
www.trinkner.de

März Motorradhandel
Einsteinstr. 39-41
76275 Ettlingen
Telefon 07243 59300
www.märz.biz

Moto-Bike-Shop Jörger
Hanns-Martin-Schleyer-Str. 7
77656 Offenburg
Telefon 0781 77778
www.motobike.de

Auer Gruppe
Messkircherstr. 125a
78333 Stockach-Zizenhausen
Telefon 07771 914340
www.auer-gruppe.de

Unmüßig Zweiräder
Hauptstr. 80
79336 Herbolzheim
Telefon 07643 337
www.by-unmuessig.de

Autohaus Waser
Industriestr. 4
79761 Waldshut-Tiengen
Telefon 07741 68030
www.motorrad-waser.de

Ducati München
Landsberger Str. 406/410
81241 München
Telefon 089 898277010
www.ducati-muc.de

Motorrad Nebl
Liebfrauenstr. 1
82395 Obersöchering
Telefon 08847 800
www.motorradnebl.de

Rikowski Zweiradtechnik
Pullach 4a
83059 Kolbermoor
Telefon 08061 36448
www.ducati-rikowski.de

GS Team
Luft 55
83236 Übersee
Telefon 08642 6843

Motorrad Zierer
Siemens-Ring 4
84184 Tiefenbach
Telefon 08709 92050
www.motobike-center.de

Motorradsport Holzleitner
Gewerbestr. 3
84543 Winhöring- Eisenfelden
Telefon 08671 2318
www.motorrad-holzleitner.de

Beck & Berger
Industriestr. 5
86836 Untermeitingen-Lechfeld
Telefon 08232 8988
www.beck-berger.de

Ducati Oberschwaben
Maybachstr. 4
88410 Bad Wurzach
Telefon 07564 949594
www.ducati-oberschwaben.de

S-Team
Remsharter Str. 12
89362 Offingen
Telefon 08224 7417
www.s-team.eu

Braun & Eschenbacher
Benno-Strauss Str. 15
90763 Fürth
Telefon 0911 7417581
www.braun-eschenbacher.de

Ital. Motorräder Schilling
Bahnhofstr. 28 b
91634 Wilburgstetten
Telefon 09853 1566
www.italienische-motorraeder.de

Motorsport Heinrichmeyer
Bahnhofstr. 5
91801 Markt Berolzheim
Telefon 09146 94100
www.heinrichmeyer.de

Zweiradparadies Denk
Dreisesselstr. 39 a
94089 Neureichenau
Telefon 08583 960740
www.denk-gmbh.de

Motorpark Schrembs
Sophian-Kolb-Str. 6
95448 Bayreuth
Telefon 0921 78518545
www.motorpark-schrembs.de

Kalli´s Motorradschmiede
Lessingstr. 26
96328 Küps
Telefon 09264 992992
www.kallis-motorradschmiede.de

Alex`s Bikeshop
Wilhelm-Frank-Str. 74
97980 Bad Mergentheim
Telefon 07931 478727
www.alexbikeshop.de

Ducati Weimar
Buttelstedter Str. 37b
99427 Weimar
Telefon 03643 420325
www.motorrad-apel.de

ducati.de

Ducati Hyperstrada 939



Entspannt	Radikal
Spritztour	Reise
Günstig	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 937 cm^3
Leistung	83 kW (113 PS) bei 9000/min
Drehmoment	98 Nm bei 7500/min
Leergewicht	210 kg
Sitzhöhe	810 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Die gemäßigt touristische Hyperstrada wurde von der Hypermotard abgeleitet, deshalb erhielt auch sie den neuen 937er-Motor. Seine Drehmomentstärke dürfte bestens zum Tourenkonzept passen. Der wichtigste fahrwerkstechnische Unterschied zur Hypermotard besteht in kürzeren Federwegen von 130 Millimetern vorn und hinten. Doch keine Sorge, das reicht immer noch für besten Federungskomfort. Zugleich senkt sich die Sitzhöhe auf erträgliche 810 Millimeter. Koffer, ein hoher Windschild und eine bequemere Sitzbank fördern die Tourentauglichkeit ebenso wie der Hauptständer und größere Kotflügel. Die Unterseite des Motors, insbesondere der tief hängende Ölfilter, wird durch einen Unterfahrschutz vor Steinschlag auf Schotterwegen geschützt. Als Sonderzubehör sind die genannten Teile übrigens auch für die Hypermotard-Modelle erhältlich. Zwei Steckdosen und eine stärkere Lichtmaschine vervollständigen die umfangreiche Touren-Ausstattung der Hyperstrada.



Was da hinten über die Koffer hinausragt, nimmt nicht nur zusätzliches Gepäck auf, sondern dient auch als Soziushaltegriff. Gegen Aufpreis sind Heizgriffe und ein Navigationsgerät erhältlich



Ducati 959 Panigale



Entspannt	Radikal
Spritztour	Reise
Günstig	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 955 cm^3
Leistung	116 kW (158 PS) bei 10 500/min
Drehmoment	107 Nm bei 9000/min
Leergewicht	200 kg
Sitzhöhe	830 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Angesichts der extrem kurzhubigen Auslegung der großen Panigale und auch der nicht mehr produzierten 899er mutet es überraschend an, wie Ducati die neue „kleine" Panigale auf 955 cm^3 gebracht hat: allein durch einen längeren Hub. Davon haben sowohl Spitzenleistung als auch maximales Drehmoment profitiert und die Euro 4-Homologation schafft der 955er Motor auch. In seiner Peripherie fällt die ungewohnte Zwei-in-zwei-Auspuffanlage auf; möglicherweise reduziert sie endlich das brüllend laute Auspuffgeräusch früherer Panigale. Nicht sichtbar ist die neue Anti-Hopping-Kupplung. Leicht verbreitert präsentiert sich die Frontansicht mit größeren Lufteinlässen, die Spiegelarme konnten entsprechend verkürzt werden. An der Ausstattung der 959 spart Ducati wie zuvor: Die Motordeckel bestehen aus Aluminium statt Magnesium, die Geometrie des Hebelsystems lässt sich nicht verändern. Und was die 1199 und 1299 in Sachen Elektronik serienmäßig bieten, kostet bei der 959 Aufpreis.



Neu gestaltet wurde nicht nur das vordere, sondern auch das hintere Ende der 959 Panigale. Wegen des leichten Metallic-Schimmers kostet die weiße Lackierung 200 Euro mehr als das typische Ducati-Rot.



Ducati Monster 1200 S/R



Entspannt	■ ■ ■ ■ ■	Radikal
Spritztour	■ ■ ■ ■ ■	Reise
Günstig	■ ■ ■ ■ ■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1198 cm³
Leistung	118 kW (160 PS) bei 9250/min
Drehmoment	131 Nm bei 7750/min
Leergewicht/Zuladung	207/183 kg
Sitzhöhe	830 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	22/2015

Es war nicht ganz leicht, die jüngst präsentierte Monster 1200 R gegenüber der S noch einmal aufzuwerten, die Ducati-Entwickler haben es geschafft. Die Hauptrolle spielt dabei der von 145 auf 160 PS erstarkte Motor, der dann auch gleich nach Euro 4 homologiert wurde. Eine längere Öhlins-Gabel mit 48er- statt 45er-Standrohren, ein längeres Federbein und geschmiedete Aluräder gehören zum Fahrwerkspaket. Sie vergrößern die Schräglagenfreiheit und verbessern das Handling. Außerdem erhält die R serienmäßig eine Lampenverkleidung. Das Heck ist schlanker gestaltet. Dafür ist die R noch einmal um 1900 Euro teurer als die S, die ihrerseits 2800 Euro mehr kostet als das Standardmodell. Abseits von Ausstattungsdetails und (happigen) Preisen sind beide sehr angenehm zu fahrende Motorräder. Die Motorleistung ist problemlos zu dosieren, das Fahrwerk zeigt sich der Macht stets gewachsen. Und das schon erwähnte ABS/Traktionskontrollpaket bügelt im Notfall den einen oder anderen Fahrfehler aus.



Neu an der R ist auch das Display, das jetzt eine Ganganzeige enthält. Ihre Bremsanlage ist dieselbe wie an der 1299 Panigale: 330er-Scheiben und Brembo-Monoblocs vom Typ M 50. Bissiger geht's kaum



Ducati Monster 1200



Entspannt	■ ■ ■ ■ ■	Radikal
Spritztour	■ ■ ■ ■ ■	Reise
Günstig	■ ■ ■ ■ ■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: 681

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1198 cm³
Leistung	99 kW (135 PS) bei 8750/min
Drehmoment	118 Nm bei 7250/min
Leergewicht/Zuladung	209/175 kg
Sitzhöhe	785–810 mm
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Test in MOTORRAD	9/2015

Beim letzten Test in MOTORRAD gefiel die Monster 1200 durch ihren unwiderstehlich starken Motor und sportliche Fahreigenschaften. Besonders gelobt wurden die Schräglagenfreiheit und die präzise Rückmeldung der Vorderradführung. Mit alltäglichen Belangen hat es die Monster dagegen nicht so sehr; Gepäckunterbringung oder Zuladung sind ihr nicht so wichtig. In einem Punkt übertrifft das Standardmodell die Ausstattung der S und der R: die Sitzhöhe ist einstellbar.

Ducati Diavel/Carbon



Entspannt	Radikal
Spritztour	Reise
Günstig	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1198 cm³
Leistung	119 kW (162 PS) bei 9250/min
Drehmoment	131 Nm bei 8000/min
Leergewicht/Zuladung	240/160 kg
Sitzhöhe	770 mm
Höchstgeschwindigkeit	255 km/h
Test in MOTORRAD	8/2011

Manchmal findet man neues Land, indem man sich zwischen alle Stühle setzt. Indem man weder einen typisch amerikanischen Cruiser, noch ein klassisches europäisches Naked Bike und schon gar keinen Sportler baut, obwohl man dessen Motor gerne als Antrieb nimmt. Mit dem besten aus allen drei Segmenten entstand die Diavel. Sie erlaubt entspanntes Dahinrollen in lässiger Sitzhaltung, nimmt Kurven deutlich agiler als es der 240er-Hinterreifen befürchten lässt und beschleunigt auf einen beiläufigen Dreh am Gasgriff, dass es jedem dicken Ami-Cruiser die Öltränen aus der Kopfdichtung treibt. Die Diavel Carbon besitzt tatsächlich etliche Teile aus diesem überaus leichten Material, für die Gewichtsersparnis von fünf Kilogramm sorgen jedoch hauptsächlich die geschmiedeten Marchesini-Räder. Bremsen, Fahrwerk und die elektronischen Fahrhilfen wie ABS, Traktionskontrolle sowie unterschiedliche Motorcharakteristiken sind bei beiden Varianten identisch.

Bei Ducatis gibt es immer eine Menge zu lesen. Die zweite Info-Ebene findet sich bei der Diavel auf der Tankabdeckung. Im unteren Foto prunkt die Diavel Carbon, auch mit dezenten roten Pinstripes



Ducati XDiavel/S



Entspannt	Radikal
Spritztour	Reise
Günstig	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1262 cm³
Leistung	115 kW (156 PS) bei 9500/min
Drehmoment	129 Nm bei 5000/min
Leergewicht	247 kg
Sitzhöhe	755 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Mit der XDiavel nähert sich Ducati den US-amerikanischen Cruisern. Das zeigen Details wie die vorverlegten Fußrasten, der tiefe Sitz oder der Sekundärtrieb über Zahnriemen. Flacher als bei der Diavel ist die Tank-/Airboxabdeckung nach vorn geführt; das macht die Silhouette niedriger und länger. Weil Cruiser gerne etwas mehr Hubraum haben, bekam der Testastretta-V2 mit variablen Steuerzeiten (DVT) 64 cm³ mehr als bei der Multistrada, die über einen längeren Hub gewonnen werden. Dieser trägt dazu bei, dass das maximale Drehmoment bereits bei 5000/min anliegt und knapp oberhalb von 2000/min schon 100 Nm vorwärts treiben. Die Spitzenleistung verringert sich gegenüber der Diavel um sechs PS. Erstmals wurden bei einem wassergekühlten Ducati-Motor Wasserpumpe und Leitungen ins Gehäuse verlegt. An Elektronik bieten beide XDiavel feinste Ware von Bosch, schräglagentaugliches ABS eingeschlossen. Die S-Version prunkt darüber hinaus mit einer Menge feinster Teile.



Von der Scrambler kam die Anregung, die Zahnriemengehäuse mit überfrästen Aludeckeln zum Schmuckelement zu machen. Der „Fanghaken“ am Heck sichert den Verbleib des Mitfahrers auf dem Motorrad



Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144

Ducati Multistrada 1200/S/Pikes Peak/Enduro

16 490/ab 18 790/ 22 990/19 990 Euro

NEU ABS



Entspannt	■	Radikal
Spritztour	■	Reise
Günstig	■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: 717

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1198 cm³
Leistung	118 kW (160 PS) bei 9500/min
Drehmoment	136 Nm bei 7500/min
Leergewicht/Zuladung	235/215 kg
Sitzhöhe	825–845 mm
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Test in MOTORRAD	11/2015

Die Multistrada, nicht etwa die Panigale ist die am höchsten technisierte Ducati: Desmodromik, variable Steuerzeiten, elektronischer Zündschlüssel, Tempomat, Traktions- und Wheeliekontrolle, schräglagentaugliches ABS – um nur die wichtigsten Ausstattungen zu nennen. Wie die S-Variante verfügt auch die neue Multistrada Enduro über semiaktive Dämpfungsregulierung und ein schräglagentaugliches ABS. Von ihren eher auf Straßenbetrieb ausgelegten Schwestern unterscheidet sich die Enduro auch durch lange Federwege und das 19-Zoll-Vorderrad. Die Drahtspeichenräder sind nicht unbedingt leichter als Guß- oder Schmiederäder, bieten aber für ruppige Pisten höhere Elastizität. Kreuzspeichen-Technik erlaubt die Montage schlauchloser Reifen. Mit ihrem riesigen 30-Liter-Tank wendet sich die Multistrada Enduro an potenzielle Käufer der GS Adventure von BMW, die in Italien sehr beliebt ist. Das andere Ende des Multistrada-Einsatzbereichs markiert die sportliche Pikes Peak.



Im kleinen Foto ist die Pikes Peak zu sehen, ausgestattet mit Öhlins-Federelementen. Deshalb verzichtet sie auf das semiaktive Fahrwerk. Unten die neue Enduro-Version. Gut erkennbar: die Zweiarmschwinge



Ducati 1299 Panigale/S/1199 Panigale R

20 790/25 990/32 990 Euro

ABS



Entspannt	■	Radikal
Spritztour	■	Reise
Günstig	■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: 692

Motorbauart, Hubraum	R4q, 1285 cm³
Leistung	151 kW (205 PS) bei 10 500/min
Drehmoment	145 Nm bei 8750/min
Leergewicht/Zuladung	191/179 kg
Sitzhöhe	835 mm
Höchstgeschwindigkeit	299 km/h
Test in MOTORRAD	11+12/2015

Die mit der Hubraumerweiterung einhergehende Modellpflege hat den Panigale-Motor zugleich stärker gemacht und seine Laufkultur verbessert. Sein gewaltiges Drehmoment wird beim Beschleunigen in Schräglage von der vielstufigen Traktionskontrolle gekonnt moderiert, der Schaltassistent arbeitet beim Hinauf- und Herunterschalten tadellos. Kaum weniger wichtig ist der Anteil des Motors am Fahrwerk; er fungiert als voll tragendes Element. Dieses Konzept überzeugt durch gefälliges Einlenkverhalten und hohe Stabilität. Die S-Version bietet eine semiaktive Regulierung der Dämpfung, die gut passend in verschiedenen Modi vorkonfiguriert wurde und zusätzlich individuelle Einstellmöglichkeiten bereithält. Kurz: die Panigale verfügt über enormes Potenzial für schnelle Rundenzeiten. Es zu nutzen, erfordert aber systematisches Arbeiten und viel körperlichen Einsatz. Nach wie vor mit 1199 cm³, dafür aber gefrästen Zylinderköpfen und Titan-Pleueln bildet die R-Version die Basis für Superbike-Rennen.



Komplexe Elektronik wie sie die Panigale bieten, erfordert ausgeklügelte Bedienelemente. Der Doppelschalter am linken Lenkerende ist eine gute Lösung. Im Foto unten präsentiert sich die R-Version



Nachdem die Harley-Davidson-Modellpalette sich von 2014 zu 2015 kaum veränderte, gibt es für 2016 gleich zehn neue oder überarbeitete US-V2. Einmal mehr praktizieren die Amerikaner gekonnt das Baukastenprinzip.

Herstellerprofil

Hauptsitz der Firma	**Milwaukee (Wisconsin)/USA**
Gründungsjahr	**seit 1903 Motorradbau**
Neuzulassungen in Deutschland bis Oktober 2015	**9575**
Händler in Deutschland	**65**

Seit stolzen 113 Jahren werden bei Harley-Davidson in Milwaukee/USA Motorräder gebaut, lediglich die Briten von Triumph und Royal Enfield, jetzt Indien, haben früher angefangen. Kein Wunder also, dass Tradition bei Harley-Davidson eine außerordentlich große Rolle spielt, was sich auch im Design der Motorräder niederschlägt. Immer wieder wird gekonnt die ruhmreiche Vergangenheit zitiert, und das gelingt erstaunlich gut. Zu Hilfe kommt den kreativen Köpfen bei Harley dabei, dass sie einerseits das **Baukastensystem** perfekt beherrschen und andererseits **Meister der Individualisierung** sind. Nur sechs verschiedene Motorentypen gibt es, alles V2-Triebwerke, die sich hauptsächlich durch die Größe des Hubraums unterscheiden. Um den am meisten verwendeten **Twin Cam 103 mit 1690 cm³ Hubraum** allein stricken die Harley-Ingenieure **20 der insgesamt 35 Modelle**. Mit den für 2016 neuen Softail Slim S und Fat Boy S wurde ein neuer Weg beschritten und zwei bereits vorhandene Twin Cam 103-Maschinen mit dem Twin Cam 110-Antrieb bestückt. Der war bislang besonders exklusiv und ausschließlich in den teuren, weitgehend handgefertigten Kleinserien-Harleys der Custom Vehicle Operations (CVO) zu haben.



Die neue Softail Slim S erhielt statt des Twin Cam 103-Triebwerks des Basismodells den hubraumstärkeren Twin Cam 110 V2-Motor



Das Herzstück von fast zwei Dritteln des Harley-Davidson-Angebots: Twin Cam 103-Motor mit 1690 cm³ Hubraum

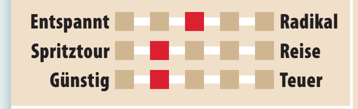
www.harley-davidson.de

Harley-Davidson Street 750

ab 8045 Euro*
48 PS



Entspannt	□ □ ■ □ □	Radikal
Spritztour	□ ■ □ □ □	Reise
Günstig	□ ■ □ □ □	Teuer


1000-Punkte-Wertung: **429**

Motorbauart, Hubraum	V2q, 749 cm^3
Leistung	42 kW (57 PS) bei 8000/min
Drehmoment	59 Nm bei 4000/min
Leergewicht/Zuladung	229/202 kg
Sitzhöhe	710 mm
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Test in MOTORRAD	8/2015

Die in Indien hergestellte Einsteiger-Harley erntete beim ersten Kontakt mit der MOTORRAD-Testredaktion vor allem wegen der mangelhaften Verarbeitung Kritik. Beim großen Vergleich mit zwei japanischen Cruiser-Konkurrentinnen 2015 erwies sich der wassergekühlte V2-Motor als bestes Stück der Street 750. Dafür versagte die Bremsanlage auf der ganzen Linie, die Tester forderten vehement ein ABS. Für 2016 gibt es neue Bremsscheiben, Bremssättel und Bremsbeläge – aber kein ABS.

Harley-Davidson 883 SuperLow

ab 9895 Euro*
ABS
48 PS



Entspannt	□ □ ■ □ □	Radikal
Spritztour	□ ■ □ □ □	Reise
Günstig	□ □ ■ □ □	Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 883 cm^3
Leistung	39 kW (53 PS) bei 5750/min
Drehmoment	70 Nm bei 3750/min
Leergewicht/Zuladung	258/196 kg
Sitzhöhe	705 mm
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Test in MOTORRAD	19/2011

Wenn schon Einsteiger-Harley, dann aber bitte aus amerikanischer Produktion – wer so denkt, liegt bei der 883 SuperLow richtig. Da gibt es für weniger als 10 000 Euro den kleinen, luftgekühlten Sportster-V2 mit wahlweise 45 oder 53 PS und 70 Nm Drehmoment, das ist deutlich mehr als bei der preisgünstigsten Harley, der Street 750. Allerdings werden dafür auch knapp 2000 Euro mehr fällig. Die klassische Optik, insbesondere mit der Zweifarbenlackierung und dem Solositz, macht das wett.

Harley-Davidson Iron 883

ab 10 125 Euro*
NEU
ABS
48 PS



Entspannt	□ □ □ ■ □	Radikal
Spritztour	□ ■ □ □ □	Reise
Günstig	□ □ ■ □ □	Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 883 cm^3
Leistung	39 kW (53 PS) bei 5750/min
Drehmoment	71 Nm bei 3750/min
Leergewicht/Zuladung	256/198 kg
Sitzhöhe	775 mm
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Der Sportster-Modellfamilie, zu deren Varianten mit 883-cm^3-Motor auch die Iron 883 gehört, hat sich Harley-Davidson für 2016 in besonderer Weise gewidmet. Die 883 Roadster wurde aus dem Programm genommen, dafür einige andere Modelle wie die Iron 883 stark modellgepflegt. Unter Sicherheitsaspekten ist die neue, schwimmend gelagerte Bremsscheibe mit 300 Millimetern Durchmesser im Vorderrad zu erwähnen. Auf höheren Komfort zielen dagegen die Änderungen am Fahrwerk. Das Vorderrad wird künftig von einer Cartridge-Telegabel geführt, am Hinterrad werden jetzt Emulsions-Federbeine verbaut. Die werden durch Öl und ein zusätzliches internes Gasreservoir gedämpft, ihre progressiv gewickelten Federn können stufenlos vorgespannt werden. Bequemer als sein Vorgänger soll der neue abgesteppte Solositz sein, der jedoch die Sitzhöhe von 735 auf 775 Millimeter anhebt. Optisch prägen die schwarze Auspuffanlage und der neue runde, ebenfalls schwarze Luftfilter die Iron 883.



Die Iron 883 kommt 2016 mit neuen Gussspeichenrädern. Wichtiger als optische Verbesserungen: die neuen Federelemente sowie die schwimmend gelagerte Bremsscheibe vorn



Harley-Davidson Sportster 1200 Custom



Entspannt □ □ ■ □ □ Radikal	
Spritztour □ ■ □ □ □ Reise	
Günstig □ □ ■ □ □ Teuer	

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1202 cm^3
Leistung	50 kW (68 PS) bei 5750/min
Drehmoment	96 Nm bei 3750/min
Leergewicht/Zuladung	268/186 kg
Sitzhöhe	725 mm
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Irgendwie passen die Drahtspeichenräder, mit denen es die Sportster 1200 Custom neuerdings gibt, gut zu den fetten Reifen in den Dimensionen 130/90 B 16 vorn und 150/80 B 16 hinten. Zusätzlich hat die 1200 Custom die Neuerungen mit auf den Weg bekommen, die vielen Sportster-Modellen für 2016 verpasst wurden: eine neue Sitzbank sowie die steife Cartridge-Telegabel mit 39 Millimetern Standrohrdurchmesser und die beiden einstellbaren Emulsionsfederbeine.

Harley-Davidson Seventy-Two



Entspannt □ □ □ ■ □ Radikal	
Spritztour ■ □ □ □ □ Reise	
Günstig □ □ ■ □ □ Teuer	

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1202 cm^3
Leistung	49 kW (67 PS) bei 6000/min
Drehmoment	96 Nm bei 3500/min
Leergewicht/Zuladung	257/197 kg
Sitzhöhe	730 mm
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Test in MOTORRAD	20/2012

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Das auffallend große 21-Zoll-Drahtspeichen-Vorderrad und der – zumindest in Amerika zulässige – kurze Heckkotflügel prägen den Auftritt der Seventy-Two. Zum 70er-Jahre-Look sollen auch die Weißwandreifen und der Peanut-Tank beitragen. Diese Remineszenz an längst vergangene Zeiten erfordert freilich Kompromisse: Der Spritbehälter fasst nur knapp acht Liter Treibstoff. Häufige Boxenstopps sind also Pflicht, aber dabei erzeugt so ein Motorrad für alle Beteiligten echtes Chopper-Feeling.

Harley-Davidson Sportster 1200 Custom Limited Edition A/B



Entspannt □ □ ■ □ □ Radikal	
Spritztour □ ■ □ □ □ Reise	
Günstig □ □ ■ □ □ Teuer	

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1202 cm^3
Leistung	50 kW (68 PS) bei 5750/min
Drehmoment	96 Nm bei 3750/min
Leergewicht/Zuladung	268/186 kg
Sitzhöhe	725 mm
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Customizing ab Werk, das gehört bei Harley-Davidson zu den Pflichtübungen. Deshalb gibt es zum Grundmodell Sportster 1200 Custom noch die zwei Sonderausgaben Limited Edition A und B. Motor- und Fahrwerksdaten der drei Custom-Modelle mit dem 1202 cm^3 großen Evolution Sportster-Triebwerk mit 68 PS Leistung sind identisch, die Unterschiede liegen in der Ausstattung. Die Limited Edition A stellt eine Prise Dragster zur Schau, die Fünf-Speichen-Leichtmetallgussräder, der flache, schmale Lenker und die Zweiton-Lackierung tragen ihren Teil dazu bei. Es ist die einzige Farbvariante, in der es dieses Motorrad gibt, und sie macht sie gegenüber der Limited Edition B um 300 Euro teurer. Die punktet dagegen mit den Schwarztönen Charcoal Pearl und Black Denim, einem hohen Lenker und Drahtspeichenrädern. Beide Versionen verfügen über die Sportster-Neuerungen für den Jahrgang 2016 wie Cartridge-Telegabel zur Vorderrad-Führung sowie zwei Emulsions-Federbeine am Hinterrad.

Zentral angeordneter, verchromter Tachometer an der fast geraden Lenkstange der Limited Edition A (links), angedeuteter Apehanger-Lenker an der B-Variante (unten)



Alle Preise ohne Nebenkosten, * = inkl. Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte ab Seite 144

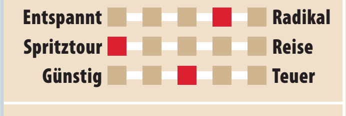
Harley-Davidson Forty-Eight



im unteren Drehzahlbereich mit Leistung und Drehmoment satt und lieferte dabei erfrischende Lebensäußerungen ab. Das serienmäßig verbaute ABS heimste ebenfalls Lob ein. Die Bremsanlage wurde für 2016 mit einer schwimmend gelagerten Bremsscheibe vorn nochmals verbessert. Weitere Modellpflegemaßnahmen wie neu gestylter Auspuff, Leichtmetall-Gussräder mit neun Doppelspeichen statt Drahtspeichenrädern, runder Luftfilter sowie neuer Zündungsdeckel dienen der Optik.



Die Auspuffanlage der Forty-Eight wurde für den Jahrgang 2016 neu gestaltet (links). Olive-Gold (unten) ist eine der sechs Farben, darunter zwei Goldflitter-Varianten, in denen das Bike lieferbar ist



MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1202 cm³
Leistung	49 kW (67 PS) bei 6000/min
Drehmoment	96 Nm bei 3500/min
Leergewicht/Zuladung	252/202 kg
Sitzhöhe	710 mm
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Test in MOTORRAD	22/2015

„Das Motorrad-Gesamtpaket ist stark auf Optik getrimmt, vernachlässigt die Funktion zu sehr." So lautete das Fazit der MOTORRAD-Testredaktion, nachdem sie die Harley-Davidson Forty-Eight Anfang 2015 mit der ebenfalls aus den USA stammenden Indian Scout verglichen hatte. Die ist in Sachen Technik und Finish dagegen ein modernes Motorrad. Was die Tester jedoch auch nicht verschweigen: Die seit 2010 gebaute Harley vermittelt viel mehr Gefühl als die fast schon zu glatt wirkende Indian. Der Harley-V2 überzeugte



Harley-Davidson 1200 T SuperLow



Entspannt	■ (2/5)	Radikal
Spritztour	■ (4/5)	Reise
Günstig	■ (3/5)	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1202 cm³
Leistung	50 kW (68 PS) bei 5750/min
Drehmoment	96 Nm bei 3750/min
Leergewicht/Zuladung	274/180 kg
Sitzhöhe	705 mm
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Als einzige Harley-Davidson der 1200er-Sportster-Baureihe wird die SuperLow serienmäßig mit einem Windschild und Gepäckkoffern ausgeliefert. Ein Custom-Tourer, wie er sein soll, sagt Harley selbst dazu. Die Namensgebung soll auf die niedrige Sitzposition hinweisen, tatsächlich teilt sie die 705 Millimeter Sitzhöhe im Feld der acht Sportster-Modelle nur mit der 883 SuperLow. Die Schwester mit dem kleineren Motor ist mit 53 PS deutlich schwächer motorisiert als die 1200er mit ihren 68 Pferdestärken, kostet dafür aber fast 3000 Euro weniger. Anders als die meisten übrigen Sportster wurde die 1200 T noch nicht mit der neuen Cartridge-Telegabel und den Emulsionsfederbeinen bestückt. Ihr Evolution-Motor mit den knapp 70 PS entspricht aber dem der für 2016 überarbeiteten Sportster-Versionen. Das gilt auch für das Harley-Sicherheitssystem mit Wegfahrsperre und Alarmanlage, das automatisch aktiviert wird, wenn sich der Fahrer mit dem Transponder vom Motorrad entfernt.

Sie gehört zur Sportster-Baureihe, aber mit Windschild und Koffern weist sich die 1200 T SuperLow ganz klar als Tourer aus. Als Triebwerk dient der Evolution Sportster-V2

Harley-Davidson Night Rod Special



Entspannt	■ (4/5)	Radikal
Spritztour	■ (2/5)	Reise
Günstig	■ (5/5)	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1247 cm³
Leistung	90 kW (122 PS) bei 8000/min
Drehmoment	111 Nm bei 7250/min
Leergewicht/Zuladung	302/186 kg
Sitzhöhe	675 mm
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Wasserkühlung, 60 Grad Zylinderwinkel statt der bei Harley-V2-Motoren üblichen 45 Grad, zwei obenliegende Nockenwellen und vier Ventile pro Zylinder, dazu deutlich mehr als 100 PS – die Eckdaten der Night Rod Special passen so gar nicht ins Weltbild der Hardcore-Harley-Fans. Doch wenn die Hightech von ihrem Lieblingshersteller haben wollen, kommen sie an einem der V-Rod-Modelle gar nicht vorbei. Der Motor wurde von Porsche entwickelt, die Bremsen kommen von Brembo.

Harley-Davidson V-Rod Muscle



Entspannt	■ (4/5)	Radikal
Spritztour	■ (2/5)	Reise
Günstig	■ (5/5)	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: 512

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1247 cm³
Leistung	89 kW (121 PS) bei 8000/min
Drehmoment	115 Nm bei 6500/min
Leergewicht/Zuladung	307/181 kg
Sitzhöhe	705 mm
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Test in MOTORRAD	22/2014

Im Jahr 2002 stellte Harley-Davidson das erste Motorrad der V-Rod-Baureihe vor, mit dem „Revolution“ getauften Motor, der von der Harley-Werksrennmaschine VR 1000 stammt und im Porsche-Entwicklungszentrum in Weissach für den Betrieb in einem Straßenmotorrad verfeinert wurde. Die Muscle kam 2009 als letztes V-Rod-Modell in die Läden, sie soll mit dem 240 Millimeter breiten Hinterradreifen und 1,70 Metern Radstand an einen Dragster erinnern. Dazu passen 230 km/h Topspeed.

Alle Preise ohne Nebenkosten, * = inkl. Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte ab Seite 144

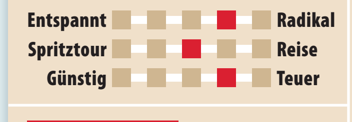
Harley-Davidson Fat Bob

ab 17 235 Euro*

ABS



Entspannt	Radikal
Spritztour	Reise
Günstig	Teuer



MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1690 cm³
Leistung	58 kW (79 PS) bei 5010/min
Drehmoment	132 Nm bei 3250/min
Leergewicht/Zuladung	321/171 kg
Sitzhöhe	690 mm
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Test in MOTORRAD	1/2014

Wuchtig wirkt die Dyna Fat Bob mit ihrem fetten, 130 Millimeter breiten Vorderreifen – auch, weil der genau wie der Hinterreifen auf einer 16-Zoll-Felge montiert ist. Die geschlitzten Leichtmetall-Gussscheibenräder unterstreichen den gedrungenen Eindruck noch, den das Motorrad macht. Auffällig sind aber auch noch weitere Details. Am Vorderrad verzögert eine doppelte Scheibenbremse, als Doppel ist auch der Frontscheinwerfer ausgelegt. Am markanten Heck leuchten LED-Lampen.

Harley-Davidson Switchback

ab 18 135 Euro*

ABS



Entspannt	Radikal
Spritztour	Reise
Günstig	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1690 cm³
Leistung	56 kW (76 PS) bei 5010/min
Drehmoment	126 Nm bei 3500/min
Leergewicht/Zuladung	333/197 kg
Sitzhöhe	695 mm
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Wer gerne je nach Einsatzzweck zum passenden Outfit greift, ist bei der Switchback aus der Harley-Davidson-Dyna-Familie an der richtigen Adresse. Denn die ist als Zwitter konzipiert: Windschutzscheibe und Koffer lassen sich dank einer Schnellverschlussbefestigung schnell demontieren, so wird aus dem Tourer das richtige Fahrzeug für den Kurztrip. Wobei die Trittbretter und die Schaltwippe auch an der gestrippten Maschine die grundsätzliche Eignung für Überlandfahrten betonen.

Harley-Davidson Street Bob/Special

ab 14 545/15 225 Euro*

ABS



Entspannt	Radikal
Spritztour	Reise
Günstig	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1690 cm³
Leistung	57 kW (78 PS) bei 5250/min
Drehmoment	130 Nm bei 3000/min
Leergewicht/Zuladung	304/188 kg
Sitzhöhe	680 mm
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Mit einem Basispreis von unter 15 000 Euro ist die Street Bob das Einstiegsmodell in die Welt der Harleys mit dem 1690 cm³ großen Twin Cam 103-Triebwerk. Bei der Kundschaft ist sie seit ihrer Einführung im Jahr 2006 beliebt, von Januar bis September 2015 war sie mit 745 verkauften Exemplaren das dritterfolgreichste Motorrad des US-Herstellers. Für das Modelljahr 2016 wurde ihr die Street Bob Special zur Seite gestellt, die für moderate 680 Euro Zuschlag bereits ab Werk mit den am häufigsten nachgefragten Zubehörteilen ausgerüstet ist. Im Vergleich zur Standard-Street Bob wurden die Fußrasten nach vorn verlegt, außerdem sind eine Sitzbank für zwei Personen und Soziusfußrasten montiert. Weitere Unterscheidungsmerkmale sind die Gussspeichenräder der Special sowie die fast gerade, auf Risern angebrachte Lenkstange. Motor- und Fahrwerksdaten sind bei beiden Street Bob-Varianten identisch. Die Normalversion gibt's in acht Farben, die Special ausschließlich in Black Denim.



Die neue Street Bob Special (unten) versteht sich als ab Werk aufgepeppte Street Bob mit Zubehör wie der Doppelsitzbank oder dem geraden, auf Risern montierten Lenker (links)



Harley-Davidson Low Rider/Wide Glide



ab 16 335/ 16 795 Euro*

ABS

Entspannt			■			Radikal
Spritztour			■			Reise
Günstig			■			Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1690 cm^3
Leistung	56 kW (76 PS) bei 5010/min
Drehmoment	126 Nm bei 3500/min
Leergewicht/Zuladung	311/181 kg
Sitzhöhe	680 mm
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Das sind echte Harley-Klassiker: die Dyna Wide Glide ist bereits seit 1980 im Programm, die Low Rider sogar schon seit 1977. Im Jahr 1999 wurden sie wie alle anderen Dyna-Typen auch auf den vibrationsfrei aufgehängten Twin Cam 88-Motor mit 88 Kubikinch Hubraum aufgerüstet, ab 2007 sorgte der Twin Cam 96 für Vortrieb und seit 2012 der Twin Cam 103 – der holt aus knapp 1,7 Litern Hubraum 76 (Low Rider) beziehungsweise 79 PS Leistung (Wide Glide) und 126 respektive 132 Newtonmeter Drehmoment. Für Harley-Davidson transportieren diese beiden Motorräder einen guten Teil der Geschichte des Werks, erinnern auch an das Design vergangener Jahrzehnte, ohne auf die technische Weiterentwicklung der Marke wie serienmäßiges ABS oder die Doppelscheibenbremse der Low Rider zu verzichten. Die kommt mit neuen Leichtmetallgussrädern eine Spur moderner daher als die Wide Glide, die im großen 21-Zoll-Drahtspeichen-Vorderrad natürlich nur eine Bremsscheibe trägt.



Die Konsole mit dem integrierten Tachometer auf dem Tank und die beiden Tankdeckel sind klassische Harley-Davidson-Attribute – der separate Drehzahlmesser stört das Bild kaum

Harley-Davidson Fat Boy/Special/S

ab 21 445/21 945/22 715 Euro*

NEU

ABS

Entspannt				■		Radikal
Spritztour			■			Reise
Günstig				■		Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1801 cm^3
Leistung	68 kW (92 PS) bei 5010/min
Drehmoment	146 Nm bei 4000/min
Leergewicht/Zuladung	333/193 kg
Sitzhöhe	670 mm
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Test in MOTORRAD	23/2015

Prägendes optisches Element der Harley-Davidson-Softail-Familie ist die scheinbare Verwendung eines Starrrahmens – Federelemente am Hinterrad sucht der Betrachter vergeblich. Auch Willie G. Davidson, bis 2012 für das Design bei Harley verantwortlich, war ein Fan dieser Bauart. Den Harley-Kunden der Neuzeit wollte er dennoch keine Technik zumuten, die weder bequem noch wirbelsäulenschonend ist. Deshalb wurden die beiden Heckfederbeine fürs Hinterrad unter Motor und Getriebe angeordnet, wo sie je nach Modell für bekömmliche Hinterradfederwege zwischen 86 und 112 Millimetern sorgen. Der kürzeste gehört zur neuen Fat Boy S, die anders als ihre fetten Brüder mit dem 1690er-Triebwerk vom Twin Cam 110B-Motor mit 1801 cm^3 Hubraum befeuert wird. Der tat bis letztes Jahr ausschließlich in den Spezialfahrzeugen der CVO-Reihe Dienst. Die Fat Boy S verfügt serienmäßig über einen Tempomat, der dank Drive-by-Wire-Gasgriff bei Fat Boy und Special nachgerüstet werden kann.

Gleich in drei Versionen gibt es 2016 die Fat Boy: als Standardausführung (ganz links), als Special (links) und in Form der neuen Fat Boy S, die als einzige den großen 1801 cm^3-Motor hat (unten). Daten siehe Datenkasten



Alle Preise ohne Nebenkosten, * = inkl. Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte ab Seite 144

Harley-Davidson Heritage Softail Classic



22 345 Euro*
NEU
ABS

Entspannt	■□□□□	Radikal
Spritztour	□□□■□	Reise
Günstig	□□□■□	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1690 cm^3
Leistung	55 kW (75 PS) bei 5010/min
Drehmoment	130 Nm bei 2750/min
Leergewicht/Zuladung	347/179 kg
Sitzhöhe	690 mm
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
Test in MOTORRAD	3/2014

Die Heritage Softail Classic will ein Tourer sein, und zwar ein ganz klassischer. Die Harley-Designer haben alle Register gezogen, um diese Botschaft rüberzubringen: Das mächtige Vorderradschutzblech beherrscht den wulstigen Weißwandreifen, viel Chrom glänzt an Lampentopf, der Tachokonsole auf dem Tank, an Luftfilter- und Öltankdeckel, am Motor und der gestaffelten Auspuffanlage. Gut gepolsterte Sitzmöbel samt Sissybar sorgen für Komfort und Lederpacktaschen für stilvollen Gepäcktransport. Eigentlich alles dran, was benötigt wird. Deshalb wurden die Modellpflegemaßnahmen für das Jahr 2016 in den eher unsichtbaren Bereich verlegt. Der Twin Cam 103-Motor wurde für dieses Jahr ohnehin überarbeitet und soll jetzt einen noch fülligeren Drehmomentverlauf produzieren. Für einen Tourer auf US-Highways ist der serienmäßige Tempomat sicher eine sinnvolle Ausstattung. In Deutschland gibt es dazu eine Mobilitätsgarantie für zwölf Monate. Das 2016er-Modell ist in acht Farben lieferbar.



Heritage – Erbe – und Classic in einer Modellbezeichnung kombiniert: Bei der Heritage Softail Classic passt das dank wuchtigem Vorderradschutzblech und Ledersatteltaschen

Harley-Davidson Softail Breakout



ab 21 245 Euro*
ABS

Entspannt	□□□■□	Radikal
Spritztour	□■□□□	Reise
Günstig	□□□■□	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1690 cm^3
Leistung	55 kW (75 PS) bei 5010/min
Drehmoment	130 Nm bei 2750/min
Leergewicht/Zuladung	322/211 kg
Sitzhöhe	660 mm
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Test in MOTORRAD	12/2013

So traditionsbewusst, wie die Heritage Softail Classic ihre Herkunft aus dem Harley-Davidson-Werk zur Schau stellt, so extrem macht das die Breakout. Dass die Motordaten beider Maschinen absolut identisch sind, macht um so deutlicher, welchen Einfluss die Gestaltung auf den Charakter einer Harley hat. Ob der Begriff Breakout sich auf den Ausbruch aus einem zu engen Korsett bezieht oder auf die Eroberung einer neuen Existenzebene – für die Breakout passt beides. Den 240 Millimeter breiten Niederquerschnittsreifen am Hinterrad haben im Harley-Programm sonst nur die ebenfalls extravaganten V-Rod-Modelle, 1710 Millimeter Radstand werden lediglich von der Wide Glide übetroffen, wie auch der flache Lenkkopfwinkel von 55 Grad. Lang, schlank und flach wirkt die Breakout, das 21-Zoll-Vorderrad zieht Blicke auf sich. Wie bei den Softail-Modellen üblich, sind die Federbeine für die Heckabstützung unter dem Motor versteckt. Und die filigranen Gussspeichenräder aus dem Zubehör (unten) sind echt cool.



Die Breakout interpretiert das Thema Harley-Davidson außergewöhnlich radikal. Sie ist eindeutig ein Milwaukee-Motorrad, sieht aber schon ab Werk verdammt nach Custom-Shop aus



Harley-Davidson Softail Slim

ab 19 745 Euro*
ABS



Entspannt	□ □ ■ □ □	Radikal
Spritztour	□ □ ■ □ □	Reise
Günstig	□ □ ■ □ □	Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1690 cm³
Leistung	58 kW (79 PS) bei 5010/min
Drehmoment	133 Nm bei 3250/min
Leergewicht/Zuladung	321/205 kg
Sitzhöhe	650 mm
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Test in MOTORRAD	16/2012

Slim ist Englisch und heißt schlank – das dürfte sich bei der Harley-Davidson Softail Slim am ehesten auf den schmalen Hinterreifen in der Dimension MU85 B 16 beziehen. Doch der Einsitzer wirkt eher gedrungen, was an der geringen Sitzhöhe von nur 650 Millimetern liegt, der niedrigsten im gesamten Harley-Programm. Wie alle Softail-Modelle mit dem Twin Cam 103-Motor profitiert auch die Slim von der überarbeiteten Version dieses Triebwerks, das mehr Druck bei gleicher Drehzahl liefert.

Harley-Davidson Softail Slim S

ab 20 845 Euro*
NEU
ABS



Entspannt	□ □ ■ □ □	Radikal
Spritztour	□ □ ■ □ □	Reise
Günstig	□ □ ■ □ □	Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1801 cm³
Leistung	68 kW (92 PS) bei 5010/min
Drehmoment	145 Nm bei 4000/min
Leergewicht/Zuladung	321/205 kg
Sitzhöhe	650 mm
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Neben der Fat Boy S ist die Slim S das zweite Modell der 2016 neuen Softail S-Baureihe. Wichtigstes Merkmal ist der Twin Cam 110-V2 mit 1801 cm³ Hubraum, der bislang den CVO-Harleys vorbehalten war. Fast alles, was an Motorrädern verchromt sein könnte, ist an der Slim S in tiefes Schwarz gehüllt: Öltank, Felgen, Luftfilter, sogar Rückspiegel, Brems- und Kupplungshebel sowie natürlich die Auspuffanlage mit den Softail Slim-typischen abgeschrägten Endstücken.

Harley-Davidson Softail Deluxe

ab 21 245 Euro*
ABS



Entspannt	□ ■ □ □ □	Radikal
Spritztour	□ □ ■ □ □	Reise
Günstig	□ □ □ ■ □	Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1690 cm³
Leistung	58 kW (79 PS) bei 5250/min
Drehmoment	133 Nm bei 3250/min
Leergewicht/Zuladung	333/193 kg
Sitzhöhe	670 mm
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Test in MOTORRAD	14/2013

Deluxe klingt nach üppiger Ausstattung, und zumindest am Chrom hat Harley-Davidson bei der Softail Deluxe nicht gespart. Sie sieht aus wie eine abgespeckte Version der Heritage Classic, mit üppigen Schutzblechen, voluminösen Weißwandreifen und dem verchromten Scheinwerfer-Trio aus Hauptlicht und Nebelleuchten. Allerdings sitzt der Fahrer auf der Deluxe zwei Zentimeter tiefer als auf einer Heritage und muss auch auf Windschutzscheibe und Lederpacktaschen verzichten.

Harley-Davidson Road Glide Special

ab 26 145 Euro*
ABS



Entspannt	□ ■ □ □ □	Radikal
Spritztour	□ □ □ □ ■	Reise
Günstig	□ □ □ ■ □	Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1690 cm³
Leistung	64 kW (87 PS) bei 5010/min
Drehmoment	138 Nm bei 3500/min
Leergewicht/Zuladung	385/232 kg
Sitzhöhe	695 mm
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Die ausladende Verkleidung mit der Haifischnase kennzeichnet die Harley-Davidsons der Road Glide-Klasse, ebenso die Gepäckkoffer mit 65 Litern Fassungsvermögen. Für Vortrieb sorgt der bekannte Twin Cam 103-Motor, der für 2016 leicht überarbeitet wurde. Speziell für die Touring-Modelle wurden Primärgehäuse und Kupplungsdeckel zugunsten der Beinfreiheit auf der linken Seite schlanker gestaltet. Serienmäßig gibt es ein Entertainment- und Navigationssystem.

Alle Preise ohne Nebenkosten, * = inkl. Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte ab Seite 144

Harley-Davidson Road King/Classic

ab 23 535/23 535 Euro*

NEU
ABS



Entspannt	Radikal
Spritztour	Reise
Günstig	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1690 cm³
Leistung	64 kW (87 PS) bei 5010/min
Drehmoment	138 Nm bei 3500/min
Leergewicht/Zuladung	371/246 kg
Sitzhöhe	715 mm
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Test in MOTORRAD	2/2013

Optische Verweise auf die Harley-Davidson Electra Glide aus dem Jahr 1965 sind bei den beiden Road King-Modellen kein Zufall. Seit 2010 wurde allerdings lediglich die Classic-Variante auf dem deutschen Markt angeboten, die das mit ihren Weißwandreifen, Drahtspeichenrädern und lederbezogenen Koffern besonders gut hinkriegt. Doch jetzt ist die Road King mit schwarzen Reifen auf Gussrädern und Kunststoffkoffern zurück. Der Grundpreis von 23 535 Euro gilt für beide Motorräder, wobei für die Road King zwei Custom-Lackierungen angeboten werden, mit denen sie dann 730 Euro mehr kostet als die teuerste Classic. Gemeinsam sind beiden Road Kings der Twin Cam 103-Motor in der schlanken Tourer-Version, der Ride-by-Wire-Gasgriff mit darauf aufbauendem Tempomat, Halogen-Nebelscheinwerfer, Trittbretter für Fahrer und Beifahrer und die Kombination aus Wegfahrsperre und Alarmanlage, die sich je nach An- oder Abwesenheit des Transponders automatisch aktiviert oder abschaltet.



Um den Platz auf dem Sozius bequemer zu machen, wurden die Schutzbügel der Koffer neu gestaltet (links). Die Road King Classic weckt mit ihren Weißwandreifen nostalgische Gefühle (unten)



Harley-Davidson Road Glide Ultra

ab 27 545 Euro*

NEU
ABS



Entspannt	Radikal
Spritztour	Reise
Günstig	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1690 cm³
Leistung	64 kW (87 PS) bei 5010/min
Drehmoment	138 Nm bei 3750/min
Leergewicht/Zuladung	424/193 kg
Sitzhöhe	735 mm
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Wer mit dem Kauf einer Harley-Davidson Road Glide liebäugelt, sollte einen Blick auf dieses Angebot werfen. Für 1400 Euro Aufpreis, die in der anvisierten Preisklasse kaum noch einen Unterschied machen, hat die Ultra-Version der Road Glide gegenüber der Special etliche Zusatzfeatures zu bieten. Äußerlich fallen sofort die Beinschilde auf, die für zusätzlichen Wetterschutz sorgen. Das geräumige Top Case verdoppelt den Stauraum der beiden Packtaschen auf insgesamt 133 Liter. Auf den ersten Blick nicht zu erkennen ist das Luftkanalsystem der Shark-Nose-Verkleidung, das Turbulenzen um den Kopf des Fahrers unterbinden soll. Dem Ultra-Sozius stellt Harley zehn Zentimeter mehr Platz zur Verfügung, über die Annehmlichkeiten der per Luftunterstützung regelbaren hinteren Federbeine verfügt er auf beiden Road Glides. Einstellbare Trittbretter für den Hinterbänkler gibt es indes nur bei der Ultra. Die 100 Watt Ausgangsleitung des Soundsystems sollten reichen, um auch den Sozius zu beschallen.



Die Zentrale des Boom! Box-Infotainment ist der 6,5-Zoll-Farbbildschirm oberhalb der Instrumente. Beinschilde sorgen an der Road Glide Ultra für zusätzlichen Wetterschutz (unten)

Harley-Davidson Street Glide Special



ab 26 045 Euro*
ABS

Entspannt	1	2	3	4	5	Radikal
Entspannt		■				Radikal
Spritztour				■		Reise
Günstig					■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1690 cm^3
Leistung	64 kW (87 PS) bei 5010/min
Drehmoment	138 Nm bei 3500/min
Leergewicht/Zuladung	372/245 kg
Sitzhöhe	695 mm
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Test in MOTORRAD	23/2011

Die Special ist sozusagen die Street Glide zum Schnäppchenpreis – die ebenfalls erhältliche Version aus der Abteilung Custom Vehicle Operations (CVO) mit dem großen Twin Cam 110-Motor ist um mehr als 10 000 Euro teurer. In der günstigen Ausführung blieb die Street Glide Special für 2016 unverändert, weist aber logischerweise die Verbesserungen auf, die modellübergreifend eingeführt wurden. Zu nennen wäre das überarbeitete Twin Cam 103-Triebwerk, das im unteren Drehzahlbereich einen fülligeren Drehmomentverlauf verspricht und für die Touring-Harleys auf der linken Seite etwas weniger raumgreifend ist. Das soll beim Absteigen helfen. Ansonsten ist die Street Glide Special ein perfektes Beispiel für das Harley-Davidson-Baukastensystem. Über weite Teile der Modellpalette verteilte Goodies wie der Ride-by-Wire-Gasgriff mit angeschlossenem Tempomat, die kombinierte Audio-/Navigationseinheit und die Keyless-Alarmanlage nebst Wegfahrsperre sind auch hier zu finden.

Batwing – Fledermausflügel – heißt die Form der Verkleidung, die an der Street Glide Special mit kurzem Windschild ausgestattet ist. Das Infotainment-System inklusive Navi ist fest integriert

Harley-Davidson Electra Glide Ultra Limited/Low



ab 29 045/29 045 Euro*
ABS

Entspannt	1	2	3	4	5	Radikal
Entspannt		■				Radikal
Spritztour					■	Reise
Günstig					■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1690 cm^3
Leistung	64 kW (87 PS) bei 5010/min
Drehmoment	138 Nm bei 3750/min
Leergewicht/Zuladung	414/203 kg
Sitzhöhe	740 mm
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Test in MOTORRAD	18/2015

Muss das sein? Ein Motorrad mit 414 Kilogramm Leergewicht? Wo soll man damit fahren – in Deutschland? Der Autor des MOTORRAD-Tests, in dem die Harley-Davidson Electra Glide Ultra Limited und die Indian Roadmaster verglichen wurden, hat Antworten gefunden. Sie gehören nicht in den Stadtverkehr, sondern beispielsweise auf die Schwäbische Alb, „wo die Straßen weit, die Autos selten und Siedlungen dünn gesät" sind. Da entfalten amerikanische „Sofa Cruiser" ihren eigenen Zauber, wirken „herrlich übertrieben und unvernünftig." Im Test zeigte sich, dass die 78 PS für eine adäquate Art der Fortbewegung absolut ausreichend sind. Auch die Technik erwies sich als Up-to-date, beispielsweise konnte die elektronische Verteilung der Bremskraft an Vorder- und Hinterrad der Harley durchaus überzeugen. Wie auch das Infotainment-System, das manche in PKW verbaute Anlagen übertrifft. Der Fahrersitz der Ultra Limited Low ist 55 Millimeter niedriger angeordnet als jener der Standardversion.

Selbst die Beifahrerrückenlehne ist an den beiden Electra Glide-Varianten verstellbar, genau wie die Trittbretter des Sozius. Der Fahrer der Low (unten) sitzt auf nur 685 Millimeter Höhe



Alle Preise ohne Nebenkosten, * = inkl. Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte ab Seite 144

Harley-Davidson Electra Glide Ultra Classic



ab 28 045 Euro*

ABS

Entspannt	□ ■ □ □ □	Radikal
Spritztour	□ □ □ □ ■	Reise
Günstig	□ □ □ □ ■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1690 cm³
Leistung	64 kW (87 PS) bei 5010/min
Drehmoment	138 Nm bei 3750/min
Leergewicht/Zuladung	411/206 kg
Sitzhöhe	740 mm
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

In der Electra Glide-Klasse – der Name stammt aus grauer Vorzeit und bezeichnete einst die ersten Harleys mit Elektro-Starter – markiert die Ultra Classic mit ihren 411 Kilogramm Leergewicht das untere Limit. Auch sie muss mit dem bekannten Twin Cam 103-V2 auskommen, allerdings in dessen stärkster Ausbaustufe mit 87 PS. Zu den höchst komfortablen Sitzgelegenheiten für Fahrer und Passagier gesellt sich eine Audioanlage mit vier Lautsprechern und 25 Watt Leistung pro Kanal.

Harley-Davidson CVO Road Glide Ultra



39 995 Euro*

ABS

Entspannt	□ ■ □ □ □	Radikal
Spritztour	□ □ □ □ ■	Reise
Günstig	□ □ □ □ ■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1801 cm³
Leistung	72 kW (98 PS) bei 5010/min
Drehmoment	156 Nm bei 3750/min
Leergewicht/Zuladung	439/178 kg
Sitzhöhe	755 mm
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Custom Vehicle Operations, kurz CVO, ist eine kleine Gruppe von Harley-Davidson-Mitarbeitern, die seit 1999 existierende Harley-Modelle in einer extravagant veredelten, teuren und stark limitierten Sonderauflage produzieren. 2016 sind nur 430 CVO-Exemplare für den deutschen Markt vorgesehen. Bislang hatten die den V2 mit 1801 cm³ Hubraum exklusiv für sich, der jetzt auch in den neuen Softail Slim S und und Fat Boy S arbeitet. Nur bei den CVO-Harleys gibt es eine Reifenluftdruckkontrolle.

Harley-Davidson CVO Street Glide



38 485 Euro*

ABS

Entspannt	□ ■ □ □ □	Radikal
Spritztour	□ □ □ ■ □	Reise
Günstig	□ □ □ □ ■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1801 cm³
Leistung	72 kW (98 PS) bei 5010/min
Drehmoment	156 Nm bei 3750/min
Leergewicht/Zuladung	395/222 kg
Sitzhöhe	690 mm
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Wie alle CVO-Kreationen unterscheidet sich auch die Street Glide in erster Linie durch den Twin Cam 110-Motor vom Basismodell. Im Grundpreis ist – dem CVO-Standard entsprechend – auch hier eine Custom-Lackierung enthalten, dazu werden passende Räder montiert. Neben allen Teilen aus dem Custom-Shop, die eine CVO-Harley individuell und einzigartig machen, sticht die Soundanlage heraus. Deren vier Dreiwege-Lautsprecher werden von 300-Watt-Endstufen befeuert.

Harley-Davidson CVO Ultra Limited



41 045 Euro*

ABS

Entspannt	□ ■ □ □ □	Radikal
Spritztour	□ □ □ □ ■	Reise
Günstig	□ □ □ □ ■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1801 cm³
Leistung	72 kW (98 PS) bei 5010/min
Drehmoment	156 Nm bei 3750/min
Leergewicht/Zuladung	433/184 kg
Sitzhöhe	740 mm
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Die CVO Ultra Limited ist das Non-plus-ultra des Harley-Davidson-Angebots, eine Electra Glide Ultra Limited verfeinert mit allem, was der Custom-Shop hergibt. Wie die beheizbaren Lenkergriffe, LED-Blinker, hinterleuchtete Schalter am Lenker und in der Verkleidung sowie die für 2016 neu gestalteten Sitzplätze für Fahrer und Beifahrer – die in dieser Preisklasse separat beheizbar sind. Ach so: eine Zentralverriegelung für Motorrad und Gepäckkoffer gehört natürlich auch dazu.

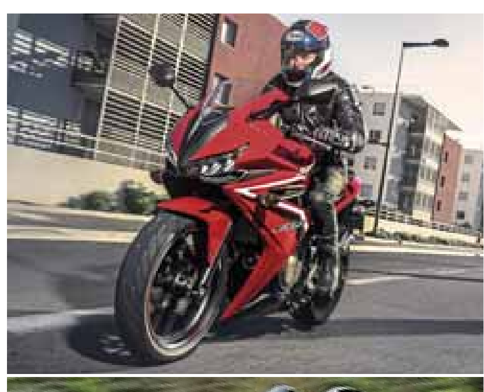
HONDA

Der weltgrößte Hersteller präsentierte eines der wenigen komplett neuen Motorräder: die Nachfolgerin der legendären Africa Twin. Ansonsten wurde vor allem die Mittelklasse behutsam modellgepflegt.

Noch immer verfolgt Honda das im September 2012 vom damaligen Präsidenten Ito gesetzte Ziel, im Jahr 2017 insgesamt 25 Millionen Zweiräder zu produzieren und zu verkaufen. **Es ist klar, dass die dafür nötigen Wachstumsraten nicht in Märkten wie Europa zu erwarten sind,** wo der Bestand an Motorrädern schon enorm groß ist. Wie dieser Umstand die Entwicklung neuer Modelle beeinflusst, ist ebenfalls klar: Honda wird relativ wenige neue Oberklasse-Motorräder mit hoher Leistung und komplexer Technik auf den Markt bringen, sondern sich auf preisgünstige Maschinen der unteren und mittleren Preisklasse konzentrieren. Die Einführung der NC 700/750-, CB 500- und CB 650-Baureihen in den vergangenen Jahren gab dafür das beste Beispiel. **Insofern kann man die Africa Twin aus europäischer Sicht kaum hoch genug einschätzen.** Sie ist ein europäisch-amerikanisches Motorrad und die Chancen stehen nicht schlecht, dass für 2017 auch eine grundlegend erneuerte Fireblade diese hoch entwickelten Märkte bereichern wird. Denn obwohl künftiges Wachtum hauptsächlich in den Schwellenländern zu suchen ist, will man die finanzkräftige europäische Kundschaft dann doch nicht ganz vernachlässigen.

Herstellerprofil

Hauptsitz der Firma	**Tokio/Japan**
Gründungsjahr	**1948, seither Motorradbau**
Neuzulassungen in Deutschland bis Oktober 2015	**10 297**
Händler in Deutschland	**237**



Ein echter Nachwuchs-Sportler: Flott gestylt, handlich, nicht ohne Temperament, aber leicht zu fahren: Die überarbeitete CBR 500 R



Viel Drehmoment bei moderaten Drehzahlen – die NC 750 X empfiehlt sich als Alternative zu den quirligen CB/CBR 500

www.honda.de

Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144

Honda CRF 250 L



4490 Euro
48 PS

Entspannt	■	Radikal
Spritztour	■	Reise
Günstig	■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	1q, 250 cm³
Leistung	17 kW (23 PS) bei 8500/min
Drehmoment	22 Nm bei 7000/min
Leergewicht/Zuladung	144/159 kg
Sitzhöhe	875 mm
Höchstgeschwindigkeit	124 km/h
Test in MOTORRAD	22/2012

Spitzenleistung ist nicht die Stärke des kleinen Einzylinders, mit seinem relativ langen Hub. Dafür schaufelt sich der CRF-Motor zwischen 4000 und 6000/min einen beeindruckenden Hügel in die Drehmomentkurve. Sparsamkeit und dezente Geräuschemissionen tragen ebenfalls dazu bei, die CRF tatsächlich ab und zu als Enduro einsetzen zu können. Die Federelemente sind etwas unterdämpft, ansonsten besticht die kleine Honda auch mit wertiger Ausstattung in Relation zum günstigen Preis.

Honda CBR 300 R



4790 Euro
ABS
48 PS

Entspannt	■	Radikal
Spritztour	■	Reise
Günstig	■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: 575

Motorbauart, Hubraum	1q, 286 cm³
Leistung	23 kW (31 PS) bei 8500/min
Drehmoment	27 Nm bei 7250/min
Leergewicht/Zuladung	164/183 kg
Sitzhöhe	785 mm
Höchstgeschwindigkeit	145 km/h
Test in MOTORRAD	4/2015

Die CBR 300 R gehört zu einer Gruppe von kleinen Sportlern, die günstige Anschaffungs- und Unterhaltskosten mit viel Fahrspaß verbinden. Bei ihr liegt die Betonung klar auf Alltagstauglichkeit und Fahrkomfort. Eine bequeme Sitzposition und flockiges Handling machen einem die CBR auf Anhieb sympathisch. Ihr Einzylinder glänzt im Konkurrenz-Umfeld mit dem geringsten Verbrauch und fast weltreisetauglicher Reichweite; in den Fahrleistungen bleibt sie aber hinter den anderen zurück.

Honda CB 500 F



5590 Euro
NEU
ABS
48 PS

Entspannt	■	Radikal
Spritztour	■	Reise
Günstig	■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R2q, 471 cm³
Leistung	35 kW (48 PS) bei 8500/min
Drehmoment	43 Nm bei 7000/min
Leergewicht/Zuladung	192/179 kg
Sitzhöhe	790 mm
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Die CB 500 F erzählt viel über die Modellstrategie von Honda. Ihr Motor ist der erste „Mehr-als-Einzylinder“ mit mehr als 125 cm³ Hubraum, der nicht im Stammwerk in Kumamoto, sondern in Thailand gebaut wird. Honda verstärkt also die Präsenz auf den südostasiatischen Massenmärkten. Wir Europäer können's verkraften, solange solch erfreuliche Motorräder wie die CB 500 F auch zu uns kommen. Die Fertigungsqualität stimmt, der Preis auch und was ihre Fähigkeiten betrifft, sei ein Blick in MOTORRAD 19/2013 empfohlen: Beim 48-PS-Vergleich hat die erste Ausführung der CB 500 F den zweiten Platz und abseits der Punktewertung am meisten Sympathien eingefahren. Der Motor braucht höhere Drehzahlen als der Zweizylinder der NC 750, ist aber spritzig und sparsam. Handlichkeit und Lenkverhalten sind ausgezeichnet. Lediglich die Zuladung fällt etwas knapp aus. Für 2016 bekommt die CB eine neue Lampenverkleidung, einen neuen Schalldämpfer, LED-Leuchten sowie einen Liter mehr Tankvolumen.



Die wichtigste Neuerung an der CB 500 F: der LED-Scheinwerfer in der neu gestalteten Cockpitverkleidung. Nach hinten leuchtet ebenfalls ein LED-Licht und das Tankvolumen wurde um einen Liter vergrößert



Honda CBR 500 R

6090 Euro

NEU
ABS
48 PS



Entspannt	□■□□□	Radikal
Spritztour	□□■□□	Reise
Günstig	□□■□□	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R2q, 471 cm³
Leistung	35 kW (48 PS) bei 8500/min
Drehmoment	43 Nm bei 7000/min
Leergewicht/Zuladung	194/179 kg
Sitzhöhe	790 mm
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Für Einsteiger, die es sportlicher lieben, ist die vollverkleidete CBR 500 R bestimmt. Die Plastikschale bringt im Vergleich zur CB 500 F zwei Kilogramm Mehrgewicht und etwas besseren Windschutz. Ansonsten erhielt die R die gleiche Modellpflege wie die F: LED-Lichter, einen neuen Schalldämpfer und einen größeren Tank. Entspannt, flott und dank dem sparsamen Motor auch günstig fahren lässt es sich auf beiden. Schön: Die üppige Auswahl an poppigen Farbvarianten.

Honda CBR 600 RR

12 290 Euro

ABS



Entspannt	□□□■□	Radikal
Spritztour	□■□□□	Reise
Günstig	□□□■□	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **667**

Motorbauart, Hubraum	R4q, 599 cm³
Leistung	88 kW (120 PS) bei 13 500/min
Drehmoment	66 Nm bei 11 250/min
Leergewicht/Zuladung	196/180 kg
Sitzhöhe	823 mm
Höchstgeschwindigkeit	265 km/h
Test in MOTORRAD	8/2012

„Kaum nimmt man ein Modell vom Markt, schon wollen es die Leute wieder haben." So begründete ein Honda-Sprecher den Entschluss, die CBR 600 RR erneut in Deutschland anzubieten. Nun, tatsächlich hat es zwei Jahre gedauert. Von allen supersportlichen 600ern taugt die Honda am besten für den Alltag, obgleich der lang übersetzte Antrieb wenig Durchzugskraft entwickelt. Konsequent und kompetent getunt, ist die CBR immer noch gut für Spitzenplätze in der WM.

Honda CB 650 F

7690 Euro

ABS
48 PS



Entspannt	□□■□□	Radikal
Spritztour	□□■□□	Reise
Günstig	□□■□□	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **630**

Motorbauart, Hubraum	R4q, 649 cm³
Leistung	64 kW (87 PS) bei 11 000/min
Drehmoment	63 Nm bei 8000/min
Leergewicht/Zuladung	208/188 kg
Sitzhöhe	810 mm
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Test in MOTORRAD	14/2014

Schön gleichmäßig entwickelt der 649er-Vierzylinder seine Leistung. Er begnügt sich mit gemessenen 89 PS, zwei mehr als angegeben. Kupplung und Getriebe bleiben jedoch etwas hinter dem japanischen Standard zurück. Entspannte Sitzposition und unbeschwerte Handlichkeit sorgen für jede Menge Fahrspaß. In tieferen Schräglagen neigt die 650er allerdings dazu, weiter in die Kurve zu kippen. Der günstige Preis und geringe Unterhaltskosten sprechen dann wieder für die Honda.

Honda CBR 650 F

8290 Euro

ABS
48 PS



Entspannt	□□■□□	Radikal
Spritztour	□□■□□	Reise
Günstig	□□■□□	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **636**

Motorbauart, Hubraum	R4q, 649 cm³
Leistung	64 kW (87 PS) bei 11 000/min
Drehmoment	63 Nm bei 8000/min
Leergewicht/Zuladung	211/188 kg
Sitzhöhe	810 mm
Höchstgeschwindigkeit	218 km/h
Test in MOTORRAD	18/2014

Je mehr R, desto sportlicher – nach diesem Motto vergibt Honda Modellnamen. Und das eine R der vollverkleideten 650er beschreibt wirklich treffend ihren Charakter. Dank der Lenkerhälften auf der Gabelbrücke sitzt der Fahrer stärker zum Vorderrad orientiert als auf der CB, vom Windschutz der Vollverkleidung kann er auch nur in geduckter Haltung richtig profitieren. Andererseits kommen der sparsame Motor und die enorme Reichweite der Alltagstauglichkeit zugute.

Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144

Honda CTX 700 N



8090 Euro
ABS
48 PS

Entspannt		Radikal
Spritztour		Reise
Günstig		Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **542**

Motorbauart, Hubraum	R2q, 670 cm³
Leistung	35 kW (48 PS) bei 6250/min
Drehmoment	60 Nm bei 4750/min
Leergewicht/Zuladung	227/190 kg
Sitzhöhe	720 mm
Höchstgeschwindigkeit	158 km/h
Test in MOTORRAD	8/2015

Mit ihrem leicht abgespaceten Design und ihrem Doppelkupplungsgetriebe ist sie die modernste Erscheinung in der Klasse der Einsteiger-Cruiser. Der Reihenzweizylinder stammt noch aus der ersten Serie der NC 700; seine 48 PS produziert er bereits bei 6250 Umdrehungen und das Fahrgefühl ist dank bequemer Bank und perfekt gekröpftem Lenker nicht minder gemütlich. Im MOTORRAD-Test erhielt die CTX das höchste Lob, das man einem Cruiser geben kann: ein Motorrad für Genießer.

Honda Shadow 750



8890 Euro
ABS
48 PS

Entspannt		Radikal
Spritztour		Reise
Günstig		Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **453**

Motorbauart, Hubraum	V2q, 745 cm³
Leistung	33 kW (46 PS) bei 5500/min
Drehmoment	64 Nm bei 3500/min
Leergewicht/Zuladung	262/194 kg
Sitzhöhe	658 mm
Höchstgeschwindigkeit	151 km/h
Test in MOTORRAD	19/2011

In aller Bescheidenheit wurde die Shadow zum Dauerbrenner: Seit 2004 wird der kleine Chopper mit dem Kardanantrieb gebaut., seit 2008 mit Einspritzung und nach Euro3 homologiert. Abgesehen von diversen Farbvarianten war's das dann auch schon mit Veränderungen. Warum wir das erzählen? Weil wir Sorge haben, dass er die Umstellung auf Euro4 vielleicht nicht mehr schafft. Was all diejenigen bedauern werden, die in Gestalt eines Motorrads die pure Entspannung suchen.

Honda NC 750 S/X

ab 6040/ab 6540 Euro
NEU
ABS
48 PS



Entspannt		Radikal
Spritztour		Reise
Günstig		Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R2q, 745 cm³
Leistung	40 kW (55 PS) bei 6250/min
Drehmoment	68 Nm bei 4750/min
Leergewicht/Zuladung	216/209 kg
Sitzhöhe	790 mm
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Einfach ausgestattet, günstig im Preis, aber sorgfältig verarbeitet und angenehm zu fahren – nach wie vor verdienen die NC-Modelle diese lobende kurze Beschreibung. Nach der Hubraumerweiterung auf 745 cm³ und der Steigerung der ungedrosselten Leistung auf 55 PS für die Saison 2014 betreibt Honda für 2016 weitere Modellpflege. Wie bei den CB 500 leuchten Scheinwerfer und Rücklicht jetzt mit LED-Technik, der neue Schalldämpfer soll leichter sein, besser klingen als der alte und hilft bei der Einhaltung der Euro 4-Bestimmungen. Wer für rund 1000 Euro Aufpreis das Doppelkupplungsgetriebe DTC bestellt, kann im Sportmodus jetzt zwischen drei verschiedenen Schaltcharakteristiken wählen. Das X-Modell – mit längeren Federwegen als eine Art Reiseenduro positioniert – bietet ein auf 22 Liter vergrößertes Gepäckfach unter der Tankattrappe. Ein um sieben Zentimeter höherer Windschild soll den Fahrkomfort verbessern, eine neue Gabel die Dämpfungseigenschaften.



Nicht jeder Integralhelm passte in das Gepäckfach bisheriger NC-Modelle. Dieses Problem dürfte sich mit dem größeren Fach der X erledigt haben. Viel mehr gab es an den NC-Sisters ohnehin nicht auszusetzen



Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144

Honda VFR 800 F/X Crossrunner



11 990/12 195 Euro

ABS

Entspannt – Radikal
Spritztour – Reise
Günstig – Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **687**

Motorbauart, Hubraum	V4q, 782 cm³
Leistung	78 kW (106 PS) bei 10 250/min
Drehmoment	75 Nm bei 8500/min
Leergewicht/Zuladung	242/190 kg
Sitzhöhe	789–809 mm
Höchstgeschwindigkeit	242 km/h
Test in MOTORRAD	11/2015

Wie die meisten starken Persönlichkeiten, wird die VFR kontrovers diskutiert. Die einen bewundern ihr V-Tec, das je nach Drehzahl zwischen Zwei- und Vierventilbetrieb wechselt, die anderen hätten einfach gerne mehr Hubraum für besseren Durchzug und einen Tick mehr Spitzenleistung. Einigkeit besteht sicherlich darin, dass der Sporttourer exquisite Fahreigenschaften, beste Verabeitung und hohen Gebrauchswert in sich vereint. Auch die Ausstattung mit einem ABS von hoher Regelgüte und Traktionskontrolle überzeugt. Das F-Modell und die X-Variante Crossrunner unterscheiden sich fundamental in der Abstimmung der Fahrwerke. Sportlich straff federt und dämpft die F, komfortabel mit langen Federwegen und leichtem Hand zur Unterdämpfung die Crossrunner. Dazu passt die jeweilige Ergonomie. Tiefer geduckt am schmalen Lenker ist der Fahrer der F für höhere Geschwindigkeiten besser gerüstet, aufrecht sitzend mit bester Übersicht wird der Pilot der X vor allem verschlungene Straßen lieben.



Seit der RC 36 gehört die Einarmschwinge zur VFR. Sie betont damit ihre Stellung als technisch extravagantes Motorrad und zeigt hier augenfällig, was nicht überall zu sehen ist: ihre exzellente Verarbeitungsqualität



Honda CBF 1000 F



10 890 Euro

ABS

Entspannt – Radikal
Spritztour – Reise
Günstig – Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **672**

Motorbauart, Hubraum	R4q, 998 cm³
Leistung	79 kW (107 PS) bei 9000/min
Drehmoment	96 Nm bei 6500/min
Leergewicht/Zuladung	245/195 kg
Sitzhöhe	780–810 mm
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Test in MOTORRAD	10/2015

Auch diese Honda macht einem das Motorradfahren leicht. Draufsitzen und gut sein sind eins, egal auf welcher Straße die Fahrt beginnt. Der gezähmte Fireblade-Motor ist nichts für Leute, die auf Krawall gebürstet sind, läuft aber kultiviert und zieht gleichmäßig im gesamten nutzbaren Drehzahlbereich. Eine kurze Übersetzung setzt diese Charakteristik in ordentliche Fahrleistungen um, trotzdem bleibt der Spritverbrauch sehr bescheiden. Die Schräglagenfreiheit könnte allerdings größer sein.

Honda CB 1000 R



11 490 Euro

ABS

Entspannt – Radikal
Spritztour – Reise
Günstig – Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **666**

Motorbauart, Hubraum	R4q, 998 cm³
Leistung	92 kW (125 PS) bei 10 000/min
Drehmoment	99 Nm bei 7750/min
Leergewicht/Zuladung	222/188 kg
Sitzhöhe	828 mm
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Test in MOTORRAD	13/2015

Auf den ersten Blick wird es kaum sichtbar, aber die CB 1000 R hat viel gemein mit der nebenstehenden CBF, vor allem den Rahmen und den Motor. Von dieser Basis ausgehend ist die CB allerdings deutlich zugespitzt, das Fahrwerk agiler und straffer ausgelegt. Obwohl die neueren Konkurrenzmodelle mittlerweile deutlich mehr Leistung bieten als die Honda, ist sie noch immer sehr beliebt. Auf keiner anderen sitzt der Fahrer so entspannt, und das italienische Design überzeugt noch immer.

Honda CRF 1000 L Africa Twin

ab 11 805 Euro

NEU

ABS *optional*

48 PS

Entspannt		■				Radikal
Spritztour				■		Reise
Günstig			■			Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R2q, 998 cm^3
Leistung	70 kW (95 PS) bei 7500/min
Drehmoment	98 Nm bei 6000/min
Leergewicht	232 kg (ABS-Version)
Sitzhöhe	850–870 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Bis 2000 produziert, bis 2003 verkauft und jetzt komplett neu wieder erstanden – Honda hat sich Zeit gelassen mit der neuen Africa Twin. Vom V-Motor der legendären Vorgängerin blieb nichts bestehen; der neue Reihenmotor mit 270 Grad Zündversatz ist leichter und kostengünstiger zu produzieren. Eine Nockenwelle betätigt die Einlassventile direkt, die Auslassreihe über Kipphebel. Dieses Unicam genannte Prinzip bringt keine Hochleistungen hervor, spart aber Platz und Gewicht. 95 PS und 98 Nm bei äußerst moderaten Drehzahlen lassen auf einen durchzugskräftigen Motor schließen, zwei Ausgleichswellen auf hohe Laufkultur. Das Fahrwerk verfügt über offroadtaugliche Federwege von 230 Millimeter vorn und 220 hinten, auch die Raddimensionen von 21 Zoll vorn und 18 hinten sprechen für gute Geländeeigenschaften. Drei Varianten (mit und ohne ABS und Traktionskontrolle sowie mit Doppelkupplungsgetriebe) werden gebaut, die puristische Ausführung wird in Deutschland aber nur in geringen Stückzahlen angeboten.

Schlank von Gestalt und nicht zu schwer: Die Gewichtsangabe bezieht sich auf die ABS-Version, DTC (unten) wiegt zehn Kilo mehr





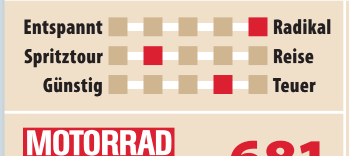


Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144

Honda CBR 1000 RR Fireblade/SP

15 190/18 290 Euro **ABS**





Entspannt	□ □ □ □ ■	Radikal
Spritztour	□ ■ □ □ □	Reise
Günstig	□ □ □ ■ □	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **681**

Motorbauart, Hubraum	R4q, 1000 cm^3
Leistung	133 kW (181 PS) bei 12 250/min
Drehmoment	114 Nm bei 10 500/min
Leergewicht/Zuladung	211/180 kg
Sitzhöhe	820 mm
Höchstgeschwindigkeit	293 km/h
Test in MOTORRAD	11 und 12/2015 (SP)

Mit beeindruckenden PS-Zahlen kann die Fireblade nicht mehr glänzen. Was die Konkurrenz serienmäßig bietet, erfordert bei ihr schon teure Rennkitteile. Man muss sie also fahren, um zu erkennen, wie harmonisch alle Komponenten zusammenspielen. Beim Test der Supersportler in MOTORRAD staunten darüber selbst verwöhnte Rennprofis. Alltägliche Belange wie Windschutz, Verbrauch und Reichweite vernachlässigt die Blade keineswegs. Weil sich der extreme Leichtbau von Gabel und Bremsen des Standardmodells den Belastungen von Superstock-Rennen nicht mehr ganz gewachsen zeigte, baut Honda seit 2014 die einsitzige SP-Variante mit Öhlins-Gabel und Brembo-Bremsanlage. Die Motoren der SP werden mit besonders sorgfältig ausgewählten Komponenten aufgebaut. Das Steuergerät des aufwändigen Combined ABS wurde im Zuge der aktuellen Reifenentwicklungen überarbeitet, so dass es jetzt auch mit anderen Dimensionen als der serienmäßigen Größe 190/50er zurecht kommt.



Die Farbkombination Weiß/Rot/Blau bleibt nicht mehr allein der SP vorenthalten, der HRC-Sticker (Honda Racing Corporation) dagegen schon. Und selbstverständlich die Rennware von Öhlins und Brembo



Honda CB 1100 EX

11 990 Euro **ABS**



Entspannt	□ ■ □ □ □	Radikal
Spritztour	□ □ ■ □ □	Reise
Günstig	□ □ ■ □ □	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R4q, 1140 cm^3
Leistung	66 kW (90 PS) bei 7500/min
Drehmoment	93 Nm bei 5000/min
Leergewicht/Zuladung	260/143 kg
Sitzhöhe	795 mm
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Test in MOTORRAD	17/2015

Zweimal 48 Speichen braucht Honda, um die Räder der CB 1100 EX zu stricken. Der hübsche Retro-Klassiker drückt eben auch mit 260 Kilogramm auf die Reifen. Die Leistung reicht trotzdem noch für ordentliche Beschleunigung und geruhsam-kraftvollen Durchzug. Dass die Höchstgeschwindigkeit auf 180 km/h begrenzt wird, ist bei einem solchen Motorrad nebensächlich. In Sachen Bremsen darf es hingegen gerne zeitgemäß sein – diskret im Hintergrund arbeitet ein modernes ABS.

Honda VFR 1200 F

ab 15 090 Euro **ABS**



Entspannt	□ □ ■ □ □	Radikal
Spritztour	□ □ □ ■ □	Reise
Günstig	□ □ □ ■ □	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V4q, 1237 cm^3
Leistung	127 kW (173 PS) bei 10 000/min
Drehmoment	129 Nm bei 8750/min
Leergewicht/Zuladung	267/196 kg
Sitzhöhe	815 mm
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Test in MOTORRAD	25/2015 (DCT)

Sie zielt auf die BMW K 1300 S, erreicht aber nicht deren knurrige Durchzugsmacht und Handlichkeit. Stattdessen gibt sich die große VFR betont kultiviert und verwöhnt mit Komfort und bestem Windschutz. Der kardangetriebene Sporttourer lenkt sich eher gravitätisch als agil, bleibt dafür aber auch mit Gepäck bei hohem Tempo stabil. Neu für 2016 ist ein höherer Windschild; die Variante mit Doppelkupplungsgetriebe DTC bekommt analog zur NC 750 eine neue Steuerungssoftware.

Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144

Honda VFR 1200 X Crosstourer



ab 13 890 Euro
ABS

Entspannt		■				Radikal
Spritztour				■		Reise
Günstig				■		Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **676**

Motorbauart, Hubraum	V4q, 1237 cm³
Leistung	95 kW (129 PS) bei 7750/min
Drehmoment	126 Nm bei 6500/min
Leergewicht/Zuladung	275/192 kg
Sitzhöhe	850 mm
Höchstgeschwindigkeit	209 km/h
Test in MOTORRAD	19/2014

Der Antrieb der Crosstourer basiert auf dem der VFR 1200, wurde aber zugunsten von mehr Drehmoment im unteren Bereich in der Spitzenleistung reduziert. Seit dem letzten Jahr erleichtert Honda den Umgang mit der schwergewichtigen Reiseenduro durch eine neue, im vorderen Bereich schmaler geschnittene Sitzbank und die dreistufige Traktionskontrolle. Stufe zwei erwies sich bei den Testfahrten als der beste Kompromiss zwischen zu frühem Eingreifen und knackigen Drifts.

Honda Pan European



14 990 Euro
ABS

Entspannt		■				Radikal
Spritztour				■		Reise
Günstig				■		Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **704**

Motorbauart, Hubraum	V4l, 1261 cm³
Leistung	93 kW (126 PS) bei 8000/min
Drehmoment	125 Nm bei 6000/min
Leergewicht/Zuladung	329/196 kg
Sitzhöhe	775–805 mm
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Test in MOTORRAD	19/2011

Während die Bagger-Variante der Pan European, die CTX 1300, nur zwei Sommer lang tanzte, gibt es das ursprüngliche Modell scheinbar schon immer. Ihr V4 mit längs eingebauter Kurbelwelle ist prädestiniert für einen Kardanantrieb und lange Reisen. Was die Motorcharakteristik betrifft, so liegt nicht in der Ruhe die Kraft, sondern die Kraft bei geringen Drehzahlen spendet Ruhe. In Sportlichkeit, Tourentauglichkeit und Gewicht rangiert die Pan zwischen der VFR 1200 und der Gold Wing.

Honda F6C



ab 20 990 Euro
ABS

Entspannt		■				Radikal
Spritztour			■			Reise
Günstig				■		Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	B6l, 1832 cm³
Leistung	86 kW (117 PS) bei 5500/min
Drehmoment	168 Nm bei 4000/min
Leergewicht/Zuladung	342/182 kg
Sitzhöhe	734 mm
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Test in MOTORRAD	22/2014

Die unverkleidete Variante der Gold Wing ist ein verdammt cooles dickes Ding, obgleich sie rund 80 Kilogramm weniger wiegt als ihr Ursprung. Mit größeren Rädern kann sie fast schon sportliche Schräglagen fahren, die sie mit Eleganz einzunehmen weiß. Ob das Anti-Dive-System beim Bremsen wirklich vonnöten ist, scheint angesichts des langen Radstands fraglich. Das ABS ist es ganz sicher. Und weil die Amerikaner so schöne Namen für Auspuffe haben: die der F6C heißen „slash-cut".

Honda Gold Wing



31 900 Euro
ABS

Entspannt		■				Radikal
Spritztour					■	Reise
Günstig					■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **638**

Motorbauart, Hubraum	B6l, 1832 cm³
Leistung	87 kW (118 PS) bei 5500/min
Drehmoment	167 Nm bei 4000/min
Leergewicht/Zuladung	421/190 kg
Sitzhöhe	740 mm
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Test in MOTORRAD	10/2012

Man hätte dieses Lob auch schon der F6C aussprechen können, aber wirklich verdient hat es das Ursprungsmodell: Hier herrscht absolute Laufruhe. Der Sechszylinder-Boxermotor ist ein kraftvoll-kultivierter Schmeichler, dunkel und verführerisch im Klang. Wer weniger empfänglich ist für Poesie der Mechanik, wird die üppige Ausstattung schätzen; mit Airbag, Combined ABS. Das Navigations- und Soundsystem ist perfekt integriert und bequem vom Lenker aus zu bedienen.

Horex VR6 Silver Edition/Black Edition

64 500/k. A. Euro

NEU ABS



Entspannt	Radikal
Spritztour	Reise
Günstig	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	VR6q, 1218 cm^3
Leistung	125 kW (170 PS) bei 9300/min
Drehmoment	138 Nm bei 7000/min
Leergewicht	ca. 233 kg
Sitzhöhe	780 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Die Traditionsmarke Horex hat nach der Insolvenz einen neuen Besitzer, die 3C-Carbon Group AG in Landsberg am Lech. Die ist im Rennsport aktiv, als Autozulieferer und in der Medizintechnik, fertigt Hochtechnologie-Bauteile aus Kohlefaser. Das Projekt „VR6" ist quasi das Steckenpferd des Chefs. Finish und technische Änderungen nähren die Hoffnung, dass die Neuauflage alte Kritikpunkte vergessen lässt. Die hier gezeigten Silver und Black Edition mit viel Alu, Carbon und polierten Teilen werden in je nur 33 Exemplaren produziert, mit einem großen Anteil Handarbeit. 30 Kilogramm weniger gegenüber der „alten" Horex VR6 beflügeln in Kombination mit dem geänderten Lenkkopfwinkel das Handling. Der Motor sei „substanziell" verändert worden, die Fahrzeugelektronik modernisiert, die Krümmerführung geändert. Zehn zusätzliche PS konnten so gefunden werden, die Laufkultur soll stark profitiert haben. Im Laufe des Jahres 2016 folgt die Serienmaschine, geplanter Preis zwischen 30 und 40 000 Euro.



An der Black Edtion (unten) besser zu sehen: die vielen Carbonteile. Auch edel: Über den Sattel spannt sich Echt-Leder. Die Auspuffanlage ist nun eine Augenweide. Und die Instrumente sind ein High-End LED-Display

www.horex.com

Husqvarna 701 Supermoto/Enduro

9295/9295 Euro

NEU ABS



Entspannt	Radikal
Spritztour	Reise
Günstig	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	1q, 690 cm^3
Leistung	49 kW (67 PS) bei 7500/min
Drehmoment	68 Nm bei 6000/min
Leergewicht/Zuladung	147/203 kg
Sitzhöhe	890 mm
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Test in MOTORRAD	24/2015

Wenn die 690 SMC R das Zeug zum bestverkauften KTM-Modell in Deutschland hat, warum soll dann Husqvarna davon nicht auch profitieren? Die Antwort auf diese Frage nennt sich 701 Supermoto und basiert auf der Technik des KTM-Spaßmobils. Neben der Farbe unterscheidet sich die Husky noch durch weicher abgestimmte Federelemente, einen größeren Tank und eine komfortablere Sitzbank. Wie bei KTM steht der Supermoto auch bei Husqvarna eine Enduro-Version zur Seite.

www.husqvarna-motorcycles.com

Hyosung GV 250i Classic

Preis 2015: 3895 Euro

48 PS



Entspannt	Radikal
Spritztour	Reise
Günstig	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 249 cm^3
Leistung	19 kW (26 PS) bei 9000/min
Drehmoment	21 Nm bei 8500/min
Leergewicht/Zuladung	176/177 kg
Sitzhöhe	655 mm
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

250er-Cruiser? In dem Segment steht Hyosung mit dem GV 250i Classic ziemlich alleine da. Der luftgekühlte 75 Grad-Vierventil-V2 leistet ordentliche 26 PS, die für Alltag und den gemütlichen Ausflug reichen. Das der Motor allerdings Drehzahl braucht, sollte bei diesem Konzept nicht verwundern. Die Sitzhöhe fällt mit nur 655 Millimetern sehr einsteigerfreundlich aus. Nicht zu kompakte Ausmaße, schön gemachte Gussräder und viel Chrom erzeugen durchaus einen erwachsenen Auftritt.

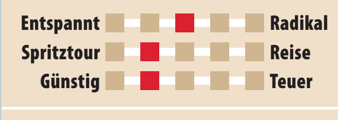
www.hyosung-motors.de

Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144

Hyosung GT 650i Naked

Preis 2015: 4995 Euro — **48 PS**





Entspannt	□ □ ■ □ □	Radikal
Spritztour	□ ■ □ □ □	Reise
Günstig	□ ■ □ □ □	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **525**

Motorbauart, Hubraum	V2q, 647 cm³
Leistung	55 kW (74 PS) bei 9000/min
Drehmoment	65 Nm bei 7500/min
Leergewicht/Zuladung	208/192 kg
Sitzhöhe	830 mm
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Test in MOTORRAD	16/2009

Beim Namen Hyosung denken viele zunächst an sie: die GT 650i Naked. Die ist nun schon seit über zehn Jahren im Programm der Koreaner, wurde zuletzt 2009 überarbeitet. Auf der Haben-Seite stehen durchaus klassenübliche Fahrleistungen, kräftige Bremsen (allerdings ohne ABS) und natürlich der unschlagbare Neupreis von unter 5000 Euro. Moniert werden müssen Fahrwerksschwächen, besonders das hintere Federbein ist überdämpft, sowie die stellenweise sehr rustikale Verarbeitung.

Hyosung GT 650i R

Preis 2015: 5970 Euro — **48 PS**



Entspannt	□ □ □ ■ □	Radikal
Spritztour	□ ■ □ □ □	Reise
Günstig	□ ■ □ □ □	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 647 cm³
Leistung	55 kW (74 PS) bei 9000/min
Drehmoment	65 Nm bei 7500/min
Leergewicht/Zuladung	215/185 kg
Sitzhöhe	830 mm
Höchstgeschwindigkeit	219 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Als sportlicheres Schwestermodell der GT 650i Naked positioniert, zieren die GT 650i R eine Vollverkleidung und ein Sportlenker. Sieben Kilogramm legt sie so gegenüber ihrer unverkleideten Markenkollegin zu, schafft aber wegen besserer Aerodynamik mit 219 km/h eine um neun Stundenkilometer höhere Endgeschwindigkeit. Auch die R geht noch als Schnäppchen durch, obwohl sie knapp 1000 Euro teurer ist als die Nackte. Motor, Fahrwerk und Bremsen entsprechen der GT 650i Naked.

Hyosung GV 650i Pro

Preis 2015: 6690 Euro — **48 PS**



Entspannt	□ □ ■ □ □	Radikal
Spritztour	□ □ ■ □ □	Reise
Günstig	□ ■ □ □ □	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 647 cm³
Leistung	54 kW (73 PS) bei 9000/min
Drehmoment	62 Nm bei 7500/min
Leergewicht/Zuladung	239/171 kg
Sitzhöhe	705 mm
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Von wegen Low-Budget: ewige 1670 Millimeter Radstand, Doppelscheibe und einstellbare Gabel vorne, Zahnriemen und sogar verstellbare Fußrasten zeigen, dass man sich dem Thema „kleiner Sport-Cruiser" durchaus ernsthaft angenommen hat. Heraus kam ein wilder Stilmix aus Harley, Suzuki und Yamaha. Klar, dass der aus der GT 650i entliehene Einspritzer-Motor noch immer Drehzahl braucht, schade allerdings, dass die produzierten Vibrationen eher zur unangenehmen Sorte zählen.

Hyosung ST 700i

Preis 2015: 7195 Euro — **48 PS**

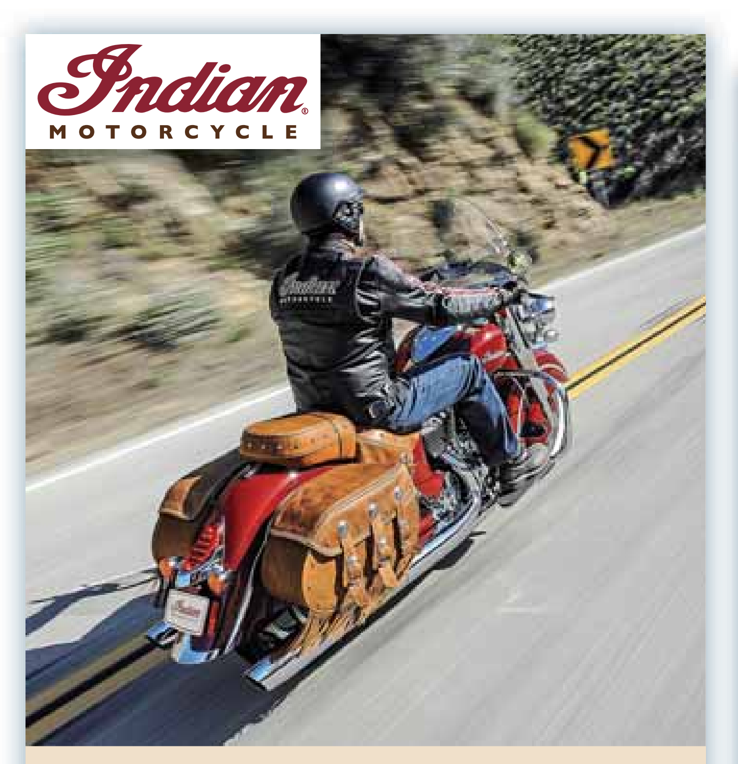


Entspannt	□ ■ □ □ □	Radikal
Spritztour	□ □ □ ■ □	Reise
Günstig	□ □ ■ □ □	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 678 cm³
Leistung	46 kW (63 PS) bei 8000/min
Drehmoment	57 Nm bei 7000/min
Leergewicht/Zuladung	244/171 kg
Sitzhöhe	675 mm
Höchstgeschwindigkeit	176 km/h
Test in MOTORRAD	15/2010

Ein opulenter, ja fast barocker Auftritt: ausladende Schutzbleche, dicke Reifen, hochgestelltes Nummernschild und viel Chrom. Damit buhlt die ST 700i um Kundschaft. Drei Millimeter mehr Hub verleihen dem Hyosung-V2 echte 678 Kubik, seine konstruktiven Eigenarten hat er aber weitgehend behalten. Für zügiges Vorankommen ist Schaltarbeit gefragt, die Vibrationen sind deutlich, dafür gibt es kernigen Sound. Die Ausstattung ist gut, das Fahrverhalten aber gewöhnungsbedürftig.



Herstellerprofil

Hauptsitz der Firma .... **Medina, Minnesota/USA**
Gründungsjahr **1901**
Neuzulassungen in Deutschland bis Oktober 2015 .... **508**
Händler in Deutschland **30**

Dieses Rot – es gehört zu Indian bald mehr noch als der Indianerkopf auf dem Vorderradkotflügel. Es ist diese Farbe von früher, in der sich die Alten aus den Dreißerjahren und davor noch heute zeigen. Indian war länger weg vom Markt als es manch andere Marke überhaupt gegeben hat, wurde mehrfach wiederbelebt, jetzt endlich scheinbar mit Erfolg. Polaris, der Mutterkonzern, zu dem auch Victory gehört, baut die aktuellen Indian nun in Spirit Lake, Iowa. Und sie wirken wahrhaft inspiriert, diese Monumente auf zwei Rädern, die mit Freuden die alten Zeiten zitieren, neu interpretieren, ohne ihre Technik von Can-Bus über E-Gas bis ABS sichtbar zu machen. Die tut ihr Werk im Hintergrund, im Vordergrund steht Vintage. Außer bei der Scout. Die kleine Indian ist modern, darf getreten werden, geht gar richtig schräg ums Eck. Und die neue kleine Scout Sixty? Sie ist die Einstiegsdroge in die Indian-Welt, muss sogar als Basis für Flat-Track-Renner herhalten.

Das Programm wächst, die Verkaufszahlen in Deutschland steigen stetig, und trotz Breitbild fehlt die neueste Kreation. Macht nichts: die Scout Sixty steht rechts im Kasten



www.indianmotorcycle.com

Indian Scout Sixty



Entspannt	■ □ □ □ □	Radikal
Spritztour	□ ■ □ □ □	Reise
Günstig	□ □ ■ □ □	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 999 cm³
Leistung	57 kW (78 PS) bei 7300/min
Drehmoment	89 Nm bei 5600/min
Leergewicht/Zuladung	ca. 250/200 kg
Sitzhöhe	643 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	26/2015

Indian brauchte ein Einstiegsmodell, preislich wie leistungsmäßig. Die neue „kleine" Scout Sixty hat indes immer noch einen vollen Liter Hubraum, was den namensgebenden 60 Kubikinch entspricht. Und die 78 gesunden Pferde, die da antraben, schaffen auch was weg. Sie eröffnen der Neuen die Möglichkeit zur Drosselung auf 48 PS, was sie tauglich für den Stufenführerschein macht. Ansonsten ist die Sixty mit der im letzten Jahr erschienenen Scout technisch baugleich, optisch unterscheidbar (siehe die beiden Bilder oben und gegenüber) durch Rahmen, Räder, Schwinge, Motor und Sitz in Schwarz. Eben der dürfte in ihrer Klasse der Straße am nächsten sein, tiefer Schwerpunkt und leichtfüßiges Handling Einsteigern wie alten Hasen gleichermaßen gefallen. Was sie prädestiniert zum Rennen fahren, Flat Track Rennen, um genau zu sein. Mehrere von Customizer Roland Sands umgebaute Scout Sixty sind Ende 2015 in der sogenannten Hooligan-Klasse beim AMA Grand Finale angetreten. Wann es die „Hooligan-Race-Replica" wohl zu kaufen gibt?





Neben dem berühmten Rot gibt es die Scout Sixty auch in Weiß und Schwarz. Der wassergekühlte Vierventiler mit zwei obenliegenden Nockenwellen ist ein moderner Motor, entspricht bis auf die kleinere Bohrung dem Motor der Scout

Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144

Indian Scout

13 650 Euro
ABS



Entspannt	1	2	3	4	5	Radikal
Entspannt	■	□	□	□	□	Radikal
Spritztour	□	■	□	□	□	Reise
Günstig	□	□	■	□	□	Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1133 cm^3
Leistung	75 kW (102 PS) bei 8000/min
Drehmoment	98 Nm bei 5900/min
Leergewicht/Zuladung	255/194 kg
Sitzhöhe	643 mm
Höchstgeschwindigkeit	193 km/h
Test in MOTORRAD	22/2015

Gleich im ersten Jahr zeigte die vergleichsweise preiswerte Indian Scout ihren Schöpfern, dass sie mit ihrem Konzept richtig lagen und entwickelte sich zur bestverkauften Indian. Die Scout mit dem seit 1920 traditionsreichen Namen wird von einem komplett anderen Motor befeuert als die großen Modelle. Wasser- statt luftgekühlt, mit 1100 Kubikzentimetern deutlich kleiner, dafür ebenso deutlich stärker und so von ganz anderem Wesen darf er gedreht werden, ohne es zu verlangen. Verarbeitung und Haptik sind vom Feinsten, die Sitzposition geradezu langstreckentauglich und sogar die Schräglagenfreiheit ist so überraschend großzügig, dass ihre direkten Konkurrentinnen sie nur noch entschwinden sehen. Als Kehrseite der Perfektion könnte man ihr Charakterlosigkeit vorwerfen, was aber denjenigen wenig interessieren dürfte, der sein Flacheisen in erster Linie zum Fahren und nur in zweiter zum Posen besteigt. Genau darin lässt sich ja auch Charakter erkennen – eben nur ein anderer.



Wassergekühlt und trotzdem hübsch anzuschauen, dieser V2 beweist, dass das möglich ist. Er kann handzahm zockeln und zornig drehen, ganz nach Wunsch. Der riesige Wasserkühler ist Bestandteil des Rahmens



Indian Chief Classic/Dark Horse

22 600/22 600 Euro
NEU
ABS



Entspannt	1	2	3	4	5	Radikal
Entspannt	■	□	□	□	□	Radikal
Spritztour	□	■	□	□	□	Reise
Günstig	□	□	□	□	■	Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1811 cm^3
Leistung	62 kW (84 PS) bei 4500/min
Drehmoment	139 Nm bei 2600/min
Leergewicht/Zuladung	357/216 kg
Sitzhöhe	660 mm
Höchstgeschwindigkeit	193 km/h
Test in MOTORRAD	19/2014

Die Chief Classic, nur noch in Weiß zu haben, und die nur in Mattschwarz erhältliche Dark Horse sind die preisgleich günstigste Möglichkeit, eine „große" Indian zu fahren. Soziusplatz, Zusatzscheinwerfer und ein paar Kleinigkeiten musste sie abgeben, geblieben ist das unverkennbare Styling mit den riesigen Kotflügeln samt beleuchtetem Indianerkopf vorne und dem bildschönen, luftgekühlten Stoßstangenmotor. Eine Schaltdrehzahl von 3000 Touren erscheint als ungebührliche Hektik, schöner fühlt sich die Rotation der spürbar gewaltigen Schwungmasse kurz oberhalb der Standgasdrehzahl an. Gleiten, auf einem Teppich aus ebenso nachdrücklich wie weich dargebotener Kraft, das ist ihr Ding. Die Chief verwöhnt mit bestem Fahrkomfort und toller Verarbeitung. Chrom, wohin das Auge schaut und selbst in der Grundversion eine unglaubliche Präsenz – selten wurde ein alter Mythos stimmiger wiederbelebt. Das Fazit aus MOTORRAD war eindeutig: American way of drive im besten Sinne.



Der klassisch anmutende Tacho beherbergt in seinem LCD-Feld den Informationsoverkill: Drehzahlmesser, Temperatur, Reichweite, Spritverbrauch, Batteriespannung, Ganganzeige und vieles mehr wahlweise



Indian Chief Vintage



26 700 Euro
ABS

Entspannt	Radikal
Spritztour	Reise
Günstig	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1811 cm³
Leistung	62 kW (84 PS) bei 4500/min
Drehmoment	139 Nm bei 2600/min
Leergewicht/Zuladung	379/194 kg
Sitzhöhe	660 mm
Höchstgeschwindigkeit	193 km/h
Test in MOTORRAD	3/2014

Man könnte sich natürlich jetzt ganz einfach auf den Standpunkt stellen, die Chief Vintage sei ja nur eine Chief Classic mit Scheibe und Ledertaschen. Und ab Modelljahr 2016 bleiben der Vintage auch der Soziusplatz, die Zusatzscheinwerfer und die Sturzbügel vorbehalten. Man kann sich allerdings statt dessen lieber an der liebevollen Machart des ausladenden Schwergewichts erfreuen, das gleichwohl auch beim Fahren Freude bereitet. Denn unter oldtimerlicher Optik verbirgt die Neuauflage des Chefs High Tech von ABS über Keyless Go, Hydrostößel und Can Bus bis hin zur LED-Technik. Dank gutem Fahrwerk und überzeugenden Bremsen ist das Handling in Fahrt easy, im Stand Schwerarbeit. Im 50 000 Kilometer-Dauertest bei MOTORRAD erwies sich die große Indian als zuverlässig und langstreckentauglich. Kritik erntet die zwar in drei Höhen lieferbare, aber nicht höhenverstellbare Scheibe. Sattel und Taschen in Echtleder verwittern schnell, zeigen nach der halben Testdistanz schon deutlich Patina.



Der gewaltige Stoßstangen-V2 zitiert die Optik seines Ahnen aus den Vierzigerjahren. Die 111 auf dem Luftfilterdeckel meint die Hubraumgröße in Kubikinch. Außer an den Taschen sind die Fransen abnehmbar

Indian Chieftain/Roadmaster



27 500/29 400 Euro
ABS

Entspannt	Radikal
Spritztour	Reise
Günstig	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1811 cm³
Leistung	62 kW (84 PS) bei 4500/min
Drehmoment	139 Nm bei 2600/min
Leergewicht/Zuladung	422/208 kg
Sitzhöhe	673 mm
Höchstgeschwindigkeit	193 km/h
Test in MOTORRAD	18/2015

Die Chief Vintage ist zu verspielt und noch zu spartanisch? Die Chieftain bietet auf gleicher Basis eine lenkerfeste Verkleidung, nun mit elektrisch in der Höhe verstellbarem Windschild. In der Verkleidung finden dann neben einer Audioanlage samt MP3-Player und Bluetooth-Anbindung auch die Instrumente eine neue Heimat, sie räumen ihren Platz auf dem Tank. Fürs Gepäck stehen heckseits Kunststoffkoffer bereit. Das Ganze rollt auf vielspeichigen Gussrädern. Immer noch nicht genug? Dann greift der Tourenfreund zur Vollfettstufe namens Roadmaster, der Krönung in vielerlei Hinsicht. Zunächst mal bei der Ausstattung, und in der Folge auch beim Gewicht, das nun auf Gold Wing-Niveau liegt. Ein Topcase mit Armlehnen und höhenverstellbare Soziustrittbretter lassen Lounge-Gefühle aufkommen, hierzu passt das beheizbare Gestühl mit Echtlederbezug. Den Fahrer schirmen Beinschilde von den Unbilden der Straße ab, und überall schnörkeln sich Chrombügel um Anbauteile.



Die Roadmaster, unten, ist eine Chieftain (original und rot links im Bild) in Vollausstattung. Die zusätzliche Ausstattung macht sie noch schwerer, siehe Datenkasten, der in diesem Fall zur Roadmaster gehört



Junak Evo 300



3999 Euro
NEU
48 PS

Entspannt		Radikal
Spritztour		Reise
Günstig		Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	1q, 300 cm^3
Leistung	19 kW (26 PS)
Drehmoment	k. A.
Leergewicht/Zuladung	132/150 kg
Sitzhöhe	730 mm
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Junak ist eine polnische Motorradmarke, sie produzierte in den 50er- und 60er-Jahren durchaus fortschrittliche 350er-Modelle mit eigenen Motoren. Heute gehört sie zur Almot-Gruppe. An frühere Traditionen anknüpfen soll nun neben Choppern aus China-Produktion auch die moderne, einzylindrige Evo 300. Der wassergekühlte Vierventiler verfügt über Einspritzung, Scheibenbremse hinten und Doppelscheibe vorne sind ebenso ansprechend wie das aktuelle Design.

Junak M16 320



4699 Euro
48 PS

Entspannt		Radikal
Spritztour		Reise
Günstig		Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R2q, 320 cm^3
Leistung	17 kW (23 PS) bei 8000/min
Drehmoment	24 Nm bei 4500/min
Leergewicht/Zuladung	190/150 kg
Sitzhöhe	680 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Junak sei „die Kultmarke aus Polen". Der abgebildete Chopper in Starrahmenoptik mit Reihenzweizylinder ist indes ein alter Bekannter, der bereits als Regal Raptor sowie unter dem Namen WMI den Motorradmarkt bevölkerte. Der 320er-Motor ist lizenzfrei, was seine Verbreitung erklärt. Der Importeur MR Mototeam hat Vergleichbares auch unter dem amerikanischen Label Johnny Pag im Programm. Dort gibt es sogar eine Variante mit echtem Starrahmen. Diese wiederum auch als 50er Moped.

www.junakmotor.de

Kawasaki

Kawasaki ist Superbike-Weltmeister. Darauf könnte man sich ausruhen. Machen sie in Akashi aber nicht und schieben als Star der Saison 2016 eine neue ZX-10R in die Showrooms. Deren Ziel heißt Titelverteidigung.

Nachdem die Kompressor-befeuerten H2-Modelle von Kawasaki im letzten Jahr für viele „Ohs“ und „Ahs“ gesorgt haben, steht auch der 2016er-Jahrgang ganz im Zeichen des Sports. Bei der H2 und H2R sind es nur Retuschen am Farbkleid, ans Eingemachte gehen die Grünen bei der **neuen ZX-10R. Das Gewinner-Bike der Superbike-Weltmeisterschaft** blieb zwar in Sachen Leistung auf Vorjahresniveau, ansonsten wurde aber quasi kein Stein auf dem anderen gelassen. Da genügt schon ein Blick aufs Fahrwerk. Die Gabel mit externer Druckkammer ist ein Novum im Serienmotorradbau. Dazu kommen noch zahlreiche weitere Änderungen, die den reinrassigen Sportler im Kawasaki-Programm noch fahrbarer machen sollen. Racing-Fans aufgemerkt: Mit der **Winter Test Edition** und der **Kawasaki Racing Team Replika** stehen zwei Versionen am Start, die durch ihre Optik noch näher am Rennsport sind als die ohnehin im aggressiv-sportlichen Look daherkommende Serien-ZX-10R. Wer Sport über Highspeed definiert, findet in der zur Saison 2016 aufgewerteten **ZZR 1400 Performance Sport** den passenden Bike-Partner. Ansonsten bleibt – außer neuen Farben – vieles gleich bei Kawasaki fürs Jahr 2016.

Herstellerprofil

Hauptsitz der Firma	**Akashi/Japan**
Gründungsjahr	**1878, seit 1961 Motorradbau**
Neuzulassungen in Deutschland bis Oktober 2015	**10 139**
Händler in Deutschland	**230**



Kommt 2016: Die Z 1000 im Sugomi-Design. Schwarz lackierte Flächen und rote Farbakzente lassen sie noch aggressiver wirken



Performance Sport heißt es bei der ZZR 1400. Serienmäßig trägt der Highspeed-Sportler Akrapovič-Auspuffe

www.kawasaki.de

Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144

Kawasaki KLX 250

4595 Euro
48 PS



Entspannt	■ ■ ■ ■ ■	Radikal	Motorbauart, Hubraum	1q, 249 cm^3
Spritztour	■ ■ ■ ■ ■	Reise	Leistung	16 kW (22 PS) bei 7500/min
Günstig	■ ■ ■ ■ ■	Teuer	Drehmoment	21 Nm bei 7000/min
			Leergewicht/Zuladung	138/181 kg
MOTORRAD			Sitzhöhe	890 mm
1000-Punkte-Wertung:	keine Wertung		Höchstgeschwindigkeit	105 km/h
			Test in MOTORRAD	15/2010

Die KLX 250 ist das einzige Modell in der Kawasaki-Welt, dass noch als Stoppelhopser mit Straßenzulassung durchgehen kann. Wassergekühlt mobilisiert der Einzylinder seine 22 PS Leistung. Fürs gemütliche Endurowandern ist das ausreichend. Schön anzusehen: Das Hinterrad wird von einer hochwertigen Aluschwinge geführt. Schön nachzukippen: In den Tank passen acht Liter, die dank des geringen Verbrauchs der kleinen Enduro gute 200 Kilometer Reichweite ermöglichen.

Kawasaki Ninja 300

5495 Euro
ABS
48 PS



Entspannt	■ ■ ■ ■ ■	Radikal	Motorbauart, Hubraum	R2q, 296 cm^3
Spritztour	■ ■ ■ ■ ■	Reise	Leistung	29 kW (39 PS) bei 11 000/min
Günstig	■ ■ ■ ■ ■	Teuer	Drehmoment	27 Nm bei 10 000/min
			Leergewicht/Zuladung	174/180 kg
MOTORRAD			Sitzhöhe	785 mm
1000-Punkte-Wertung:	562		Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
			Test in MOTORRAD	25/2014

Kawasaki nimmt die sportliche Einstiegsklasse ernst, spendiert der Ninja 300 Wave-Bremsscheiben und eine Anti-Hopping-Kupplung. Wer zügig voran kommen will, muss das 300er-Motörchen kräftig ausquetschen und vor Kurven möglichst wenig zur ABS-gestärkten Bremse greifen. Viel Schwung mitnehmen lautet die Devise. Dank handlicher Fahrwerksauslegung meistert die Ninja 300 diese Herausforderung locker. So lassen sich im Kehrendickicht mit ihr selbst größere Bikes ärgern.

Kawasaki Z 300

5195 Euro
ABS
48 PS



Entspannt	■ ■ ■ ■ ■	Radikal	Motorbauart, Hubraum	R2q, 296 cm^3
Spritztour	■ ■ ■ ■ ■	Reise	Leistung	29 kW (39 PS) bei 11 000/min
Günstig	■ ■ ■ ■ ■	Teuer	Drehmoment	27 Nm bei 10 000/min
			Leergewicht/Zuladung	168/186 kg
MOTORRAD			Sitzhöhe	785 mm
1000-Punkte-Wertung:	keine Wertung		Höchstgeschwindigkeit	166 km/h
			Test in MOTORRAD	13/2015

Das ehrwürdige Kürzel Z hat bei Kawasaki eine lange Tradition. Aktuell ziert es die Naked Bikes im Programm, die alle mehr oder weniger im aggressiven Streetfighter-Look auf Kundenfang gehen. Der macht auch vorm kleinsten Vertreter der Reihe nicht halt. Die Z 300 nimmt klar erkennbare Designanleihen bei ihren größeren Schwestermodellen. Auch wenn sie leistungsmäßig nicht mit diesen mithalten kann, gibt sich ihr 300er-Zweizylinder alle Mühe, das nur knapp 170 Kilogramm wiegende Motorrad im Rahmen seiner Möglichkeiten voranzutreiben. Wer´s sportlich nimmt, darf sich über die serienmäßige Anti-Hopping-Kupplung freuen, die sportlich spätes Zurückschalten zur Freude macht. Freuen werden sich auch alle Z 300-Eigner über das serienmäßige ABS für sichere Verzögerungsleistungen sowie die wertige Machart der kleinen Z. So liefert das Cockpit wirklich alle wissenswerten Infos auf einen Blick, während das Rücklicht modern in LED-Technik nach hinten strahlt.



Der sehr gut ablesbare analoge Drehzahlmesser steht klar im Mittelpunkt des Z 300-Cockpits und das ist auch gut so. Denn der 300er-Zweizylinder will ordentlich gedreht werden, soll es flott vorangehen



Kawasaki ZX-6R 636/SE/ZX-6R (Supersport-Homologationsmodell)

13 195/13 345/11 995 Euro

ABS



Entspannt – Radikal	
Spritztour – Reise	
Günstig – Teuer	
MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung:	684

Motorbauart, Hubraum	R4q, 636 cm³
Leistung	96 kW (131 PS) bei 13 500/min
Drehmoment	71 Nm bei 11 500/min
Leergewicht/Zuladung	194/180 kg
Sitzhöhe	830 mm
Höchstgeschwindigkeit	260 km/h
Test in MOTORRAD	5/2013

Zweigeteilter Auftritt: Mit der ZX-6R bietet Kawasaki den eigenen 600er-Supersportler als Basisgerät für Wettbewerbseinsätze an. Wer unterm Supersport-Reglement starten will, freut sich über den günstigeren Preis gegenüber der hubraumerweiterten 636er, muss dafür aber auch auf ein paar technische Features verzichten, die der Straßenversion vorbehalten bleiben. Die hat beispielsweise ein ABS sowie eine Traktionskontrolle an Bord. Eine Big Piston Fork mit verstellbarer Dämpfung und Federbasis sowie ein anfänglich an persönliche Vorlieben anpassbares Federbein besitzen wiederum beide Typen. Stilecht in Lime Green kommt die ZX-6R daher, während sich die 636 rein farblich im grau-schwarzen Farbkleid bedeckter hält. Wer es bunter mag, greift einfach zur Special Edition, die im Design des Kawasaki Racing Teams an den Start rollt. Wie gemacht für alle, die schon im Stand schnell sein wollen und ihr ausgeprägtes Racing-Faible bei Bikertreffs auch nach außen hin zeigen wollen.



Zurückhaltend gibt sich die ZX-6R 636 im grau-schwarzen Design für 2016 (ganz links). Bunter fällt die KRT-Replica (unten) als Special Edition aus. Die 600er ZX-6R gibt es in Lime Green (links)



Kawasaki ER-6n/f

ABS

48 PS

6395/6895 Euro



Entspannt – Radikal	
Spritztour – Reise	
Günstig – Teuer	
MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung:	606

Motorbauart, Hubraum	R2q, 649 cm³
Leistung	53 kW (72 PS) bei 8500/min
Drehmoment	64 Nm bei 7000/min
Leergewicht/Zuladung	206/200 kg
Sitzhöhe	805 mm
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Test in MOTORRAD	11/2014

Seit 2012 bereichern die beiden ER-6-Modelle nun schon das Kawasaki-Programm in der dritten Generation. Technisch bleibt bei ihnen auch fürs neue Jahr alles gleich. Warum auch etwas ändern, schließlich gehören sie nach wie vor zu den Topsellern der Marke. Grundsolider, spritziger Zweizylinder mit 72 PS, eine bequeme Sitzposition und das geringe Gewicht von rund 200 Kilogramm sorgen für den anhaltenden Erfolg der zwei ER-6. Der wird 2016 bestimmt anhalten, denn Kawasaki hat die Preise der beiden Dauerbrenner gesenkt. Sie stehen nun jeweils für 100 Euro weniger in der Liste. Ein schöner Zug, der von Fahrschulen, Fahranfängern und eher pragmatisch orientierten Zweiradtreibern bestimmt goutiert wird. Die dürfen sich zudem über neue Farben freuen, die als Highlight um feine Linierungen im Bereich des Tanks ergänzt werden. Und damit noch nicht genug, Kawasaki hat sogar Federbein und Felgenringe fürs Jahr 2016 farblich aufeinander abgestimmt. Wenn das nichts ist.



Die Bremsen verzögern zwar zurückhaltend, aber ABS-unterstützt. Fürs Modelljahr 2016 neu: Felgenringe, die Ton in Ton mit dem Federbein deutlich sichtbare, farbliche Akzente setzen



Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144

Kawasaki Versys 650



7895 Euro
ABS
48 PS

Entspannt	■	Radikal
Spritztour	■	Reise
Günstig	■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **617**

Motorbauart, Hubraum	R2q, 649 cm³
Leistung	51 kW (69 PS) bei 8500/min
Drehmoment	64 Nm bei 7000/min
Leergewicht/Zuladung	216/210 kg
Sitzhöhe	840 mm
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Test in MOTORRAD	5/2015

Die Versys ist eine ER-6 im soften Enduro-Look. Seit 2015 geht sie nicht nur in neuem Design auf Kundenfang, sondern erhielt im Zuge dieses Updates auch zahlreiche technische Verbesserungen. Mehr Tankinhalt für größere Reichweiten, ein stabilerer Heckrahmen für satte 30 Kilogramm mehr Zuladung im Vergleich zum Vormodell und eine deutlich imposanter aufragende Verkleidungsscheibe für ein Plus beim Wind- und Wetterschutz sind die Highlights der Überarbeitung. Wer jetzt ans Kilometersammeln denkt, liegt damit nicht falsch, schließlich gibt es Koffer und Topcase direkt als Zubehör von Kawasaki. Dank einstellbarer Federvorspannung an Heck und Front lässt sich die Versys zudem schnell und einfach an unterschiedliche Beladungszustände anpassen. Damit steht dem nächsten Trip nichts mehr im Weg. Zumindest, so lange Asphaltbänder das Ziel sind. Denn Schotter mag die Versys 650 trotz des leichten Abenteuer-Designs nicht wirklich, ihre 17-Zöller vorn und hinten fühlen sich auf der Straße wohl.



Gerne auch zu zweit: Die Versys 650 bietet nicht nur in der ersten Reihe ein reisefreundliches Plätzchen, sondern stellt gleiches auch für den Sozius zur Verfügung



Kawasaki Vulcan S/Special Edition

7495/7695 Euro



ABS
48 PS

Entspannt	■	Radikal
Spritztour	■	Reise
Günstig	■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **528**

Motorbauart, Hubraum	R2q, 649 cm³
Leistung	45 kW (61 PS) bei 7500/min
Drehmoment	63 Nm bei 6600/min
Leergewicht/Zuladung	228/198 kg
Sitzhöhe	705 mm
Höchstgeschwindigkeit	176 km/h
Test in MOTORRAD	8/2015

Den Antrieb kennen Sie. Kawasaki setzt auf den Baukasten und pflanzt den Reihen-Zweizylinder der ER-6-Baureihe in den Cruiser Vulcan S ein. Etwas weniger Leistung, und schon passt das. Wobei passen bei der Vulcan S ein gutes Stichwort ist. Damit Kurzgewachsene immer sicher den Boden erreichen, fällt die Sitzhöhe mit 705 Millimetern erfreulich niedrig aus. Doch auch an längere Zeitgenossen hat Kawasaki gedacht. So lassen sich die Fahrerfussrasten dreifach verstellen. Dass zudem die Handhebel ebenfalls in der Griffweite an individuelle Vorlieben anpassbar sind, freut dagegen alle Vulcan S-Treiber. Farbig zurückhaltend präsentiert sich die Normalversion, etwas peppiger kommt die Special Edition daher. Feine Zierlinien an Felgen, Schutzblech und Tank verschönern ihren Auftritt. Doch egal ob schlicht oder farbig, in Sachen Bremsen ist das Material gleich. Das sorgt dank ABS für knackige Anhaltewege, die in der Kategorie Cruiser zu den Besten gehören. Das freut Einsteiger wie Fortgeschrittene.



Auch ohne Chromzierrat schön anzusehen ist das Cockpit der Vulcan S. Drehzahlmesser und Infodisplay liegen gut im Blick und verwöhnen mit vielen Informationen zum aktuellen Fahrzustand



Kawasaki W 800/SE

8290/8590 Euro

48 PS



Entspannt	■	Radikal
Spritztour	■	Reise
Günstig	■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: 496

Motorbauart, Hubraum	R2q, 773 cm³
Leistung	35 kW (48 PS) bei 6500/min
Drehmoment	60 Nm bei 2500/min
Leergewicht/Zuladung	217/183 kg
Sitzhöhe	790 mm
Höchstgeschwindigkeit	174 km/h
Test in MOTORRAD	19/2013

Mehr Retro geht im Kawasaki-Programm nicht. Allein der zart verippte, luftgekühlte Motor, die Königswelle oder auch die klassisch geformten Endrohre der Auspuffanlage lassen das Herz jedes Zweirad-Enthusiasten höher schlagen. Mit ihren 48 PS ist die W 800 gerade noch ausreichend motorisiert. Oder anders ausgedrückt: Perfekt geeignet für die Führerscheinklasse A2. Um den Auftritt fürs neue Jahr noch etwas feinzuschleifen, versah Kawasaki die Anbauteile der W 800 in neuen Farbtönen. Die sollen den klassischen Look noch mehr betonen – oder wie bei der Special Edition mit ihrer schwarzen Farbgebung dezent an Cafe Racer erinnern. Dabei liegt der W 800 nichts ferner als Raserei. Sie mag es mit ihrer begrenzten Schräglagenfreiheit und der eher zurückhaltend agierenden Bremse vornehmlich gemütlich. Sich treiben lassen, genießen, das ist ihr Ding. Wer will es diesem klassisch gezeichneten Motorrad verübeln? Bemerkenswert: der Preis bleibt stabil, hat sich im Vergleich zum Vorjahr nicht geändert.



Zwei Zutaten aus dem Klassik-Schminkkasten der W 800: der wirklich schön gestaltete Auspuff, der links und rechts hervorlugt, und die hintere Trommelbremse. Die leider das zukünftig nötige ABS verhindert



Kawasaki Z 800/Sugomi/e-Version

8895/9495/7995 Euro

NEU ABS 48 PS



Entspannt	■	Radikal
Spritztour	■	Reise
Günstig	■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: 624

Motorbauart, Hubraum	R4q, 806 cm³
Leistung	83 kW (113 PS) bei 10 200/min
Drehmoment	83 Nm bei 8000/min
Leergewicht/Zuladung	231/180 kg
Sitzhöhe	830 mm
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Test in MOTORRAD	23/2015

Die Z 800 ist ein Verkaufsschlager im Kawasaki-Programm, liegt auf Platz zwei der markeninternen Hitliste. Warum das so ist? Weil sie viel Motorrad fürs Geld bietet und auch beim Design sichtbare Akzente setzt. Sie will eben nicht so sein wie viele, sie will herausstechen, auch ein Stück weit polarisieren. Das kommt gut an. Und weil die Z 800 ihren Auftritt mit einem kraftvollen aber nicht überkräftigen Motor, einem verlässlich arbeitenden Fahrwerk und zuverlässig verzögernden Bremsen würzt, griffen in den letzten Jahren viele Motorradfahrer zu. Für die ganz wilden Jungs und Mädels hat Kawasaki fürs aktuelle Modelljahr die Sugomi-Variante der Z 800 kreiert. Die macht mit ihrem schwarz-roten Farbkleid noch ein wenig mehr auf böser Junge und darf ihre Abgase durch einen Akrapovič-Endtopf auspuffen. Für Führerschein-Neulinge gibt es zudem die günstigere Z 800 e, die mit 95 PS und zudem etwas spärlicher ausgestattet, auf die für die A2-Klasse nötigen 48 PS gedrosselt werden kann.

Drei Mal Z 800. Die normale Version (oben links) macht schon auf grimmig, die Sugomi-Variante setzt noch einen drauf (unten). Für Einsteiger und Preissensible ist die Z 800 e gedacht (links)



Kawasaki Vulcan 900 Classic/SE/Custom



8495/8695/8495 Euro
48 PS



MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: 470

Motorbauart, Hubraum	V2q, 903 cm³
Leistung	35 kW (48 PS) bei 5700/min
Drehmoment	77 Nm bei 3700/min
Leergewicht/Zuladung	282/180 kg
Sitzhöhe	680 mm
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Test in MOTORRAD	8/2010

Die Modelle der Vulcan 900-Reihe bedienen bei Kawasaki die Long & Low-Mittelklasse. In ihrer Mitte schlägt das Herz des genau 903 cm^3 großen V-Motors, der 48 PS mobilisiert. Ein optisches Highlight der drei ist der Auspuff. Seine Form im Slash-cut-Style betört, wenngleich die Lebensäußerungen eher zurückhaltend ausfallen. Gar nicht zurückhaltend gibt sich dagegen die Optik. Die Vulcan 900 Classic trifft dabei ziemlich genau die Formgebung, die von einem Cruiser erwartet wird – also dicke Räder vorn und hinten und weit über die Räder reichende, schön geschwungene Schutzbleche. Als Special Edition sind diese, wie auch die weiteren Lackflächen, zweifarbig ausgeführt. Die Basis-Classic kommt rein in Metallicgrau daher. Mehr Farbe gibt es auch bei der Custom-Version der Baureihe zu sehen. Die folgt dem typischen Chopper-Design, besitzt ein schmales 21-Zoll-Vorderrad und deutlich kleinere Radabdeckungen sowie einen weniger gekröpften Lenker.



Speichenfelgen und eine typische Cruiser-linienführung zeichnen die Classic-Typen aus (links), die Custom (unten) gibt sich deutlich reduzierter und macht auf Chopper

Kawasaki Versys 1000



12 490 Euro
ABS

Entspannt	■ (2/5)	Radikal
Spritztour	■ (4/5)	Reise
Günstig	■ (3/5)	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R4q, 1043 cm³
Leistung	88 kW (120 PS) bei 9000/min
Drehmoment	102 Nm bei 7500/min
Leergewicht/Zuladung	250/220 kg
Sitzhöhe	840 mm
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Test in MOTORRAD	5/2015

Ähnlich wie bei der kleinen Schwester im Kawasaki-Portfolio, der Versys 650, ändert sich bei der großen Versys fürs neue Modelljahr nur wenig. Neue Farben müssen genügen. Warum auch mehr, schließlich hat Kawasaki kleine und große Versys erst letztjährig einer gehörigen Frischzellenkur unterzogen. Bei der 1000er fielen ein frischeres Design samt wirkungsvoller Verkleidung, ein leichterer Alu-Doppelrohrrahmen, neue Federelemente, eine leicht gesteigerte Motorleistung sowie größere Bremsscheiben darunter, um nur die wichtigsten Punkte zu nennen. Wer die nur auf den ersten Blick wuchtige Straßen-Enduro ums Eck wirft, freut sich über das überraschend flinke Handling sowie die serienmäßige Anti-Hopping-Kupplung, die das Stempeln des Hinterrads beim Herunterschalten zuverlässig verhindert. Reisefreunde goutieren daneben den standardmäßig montierten Hauptständer, der Wartungs- und Ladearbeiten beim Verzurren des Gepäcks spürbar erleichtert.



Aufrecht sitzend verreisen, dafür ist die Versys 1000 wie gemacht. Wem die praktische Gepäckbrücke als Ladefläche nicht ausreicht, findet im Zubehörprogramm ein passendes Koffersystem nebst Topcase



Kawasaki Z 1000/Sugomi/SX

12 195/13 395/12 795 Euro
NEU
ABS



Entspannt	■ (4/5)	Radikal
Spritztour	■ (2/5)	Reise
Günstig	■ (3/5)	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: 645

Motorbauart, Hubraum	R4q, 1043 cm³
Leistung	105 kW (142 PS) bei 10 000/min
Drehmoment	111 Nm bei 7300/min
Leergewicht/Zuladung	221/180 kg
Sitzhöhe	815 mm
Höchstgeschwindigkeit	237 km/h
Test in MOTORRAD	13/2015

Angriff ist die beste Verteidigung, zumindest suggeriert das Design der Z 1000 diese Haltung. Grimmig blickt der Frontscheinwerfer nach vorn, die stark in Richtung Front abfallende Linienführung stellt klar: Ich bin auf dem Sprung, Vorsicht. Die ist auch geboten. Schließlich kommt der Reihenvierer keinesfalls untermotorisiert daher. 142 PS sind ein Wort. Daneben liefert das potente Triebwerk auch beim Durchzug top Werte. Die Z 1000 ist damit wie gemacht für Straßencowboys, die auf ein extrovertiertes Äußeres stehen.

Wem die normale Z 1000 für den standesgemäßen Auftritt nicht genügt, greift zur 2016 neu ins Programm genommenen Sugomi-Variante. Die wirkt mit ihrem rot-schwarzen Design noch ein wenig böser, entlässt zudem ihre Schallwellen durch edle Akrapovič-Tüten. Gänzlich anders geht die Z 1000 SX die Sache an. Dank effektiver Halbschalenverkleidung kommt sie sportlichen Tourenfreunden entgegen, die mit der Kraft der Z 1000 nicht nur rasen, sondern auch reisen wollen.

Zweimal grimmig, einmal tourig: Die normale Z 1000 setzt auf Brutalo-Style, die Sugomi-Version (links) betont diesen noch. Bei der Z 1000 SX (unten) darf's gemäßigter, aber immer noch sportlich zugehen



Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144

Kawasaki Ninja ZX-10R/KRT-Replica/Winter Test Edition

17 195/17 395/18 095 Euro

NEU
ABS

Entspannt	**Radikal**
Spritztour	**Reise**
Günstig	**Teuer**

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: **keine Wertung**

Motorbauart, Hubraum	R4q, 998 cm³
Leistung	147 kW (200 PS) bei 13 000/min
Drehmoment	114 Nm bei 11 500/min
Leergewicht/Zuladung	206/175 kg
Sitzhöhe	835 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Mehr Rennsport für die Straße: Unter diesem Motto schiebt Kawasaki die neue ZX-10R an den Start. Und die wurde nicht nur sanft überarbeitet, sondern in vielen Punkten verbessert. Das fängt beim Motor an. Der 1000er erhielt eine neue Getriebeabstufung, die den bisherigen Durchhänger im unteren Drehzahlband beheben soll. Dazu kommt eine um 20% Trägheitsmoment reduzierte Kurbelwelle – zur Verbesserung des Ansprechverhaltens und für ein schnelleres Hochdrehen des Motors. Auch beim Fahrwerk gibt es reichlich Neues. So besitzt die ZX-10R als erstes Serienmotorrad eine Gabel mit externer Druckkammer. Neu sind ebenfalls der Dämpfer im Heck sowie die M50-Monoblock-Zangen von Brembo. Zudem rückt der Lenkkopf 7,5 mm näher an den Fahrer – für spontaneres Einlenken – wohingegen die 15,8 mm verlängerte Aluschwinge für ein Plus bei Stabilität und Traktion steht. Ebenfalls mit an Bord ist ein Gyrosensor von Bosch, der unter anderem die Traktionskontrolle und das ABS mit Daten füttert.

Die Winter Test Edition der ZX-10R kommt in schickem Schwarz mit Akra-Auspuff (oben), die KRT-Replika im Werksrenner-Look (links).







Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144

Kawasaki Ninja H2/R

26 000/53 000 Euro **ABS**



Entspannt	■ □ □ □ □	Radikal
Spritztour	□ ■ □ □ □	Reise
Günstig	□ □ □ □ ■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: 662

Motorbauart, Hubraum	R4q, 998 cm^3
Leistung	147 kW (200 PS) bei 11 000/min
Drehmoment	134 Nm bei 10 500/min
Leergewicht/Zuladung	238/104 kg
Sitzhöhe	825 mm
Höchstgeschwindigkeit	299 km/h
Test in MOTORRAD	13/2015

Power to the People: Mit den beiden 2015 vorgestellten Modellen H2 inklusive Straßenzulassung und H2R als Rennstreckenvariante hat Kawasaki ganz neue Leistungsdimensionen erschlossen. Dabei sind es nicht nur die reinen Spitzenwerte, die sich mit den zwei Granaten realisieren lassen, vielmehr ist es das Wie, der Weg hin zur fulminanten Beschleunigung. Diesen ebnet bei beiden ein Kompressor. Der schaufelt mächtig Luft in den Ansaugtrakt und wuchtet bei der H2 200 PS und 134 Newtonmeter auf die Kurbelwelle. Noch mal 100 Pferde mehr sind es bei der H2R. So viel Leistung lässt sich nur mit einem bockstabilen Fahrwerk auf die Straße bringen. Der schön gezeichnete Gitterrohrrahmen, die wuchtige Einarmschwinge sowie die ordentlich dimensionierte Upside-down-Gabel sind hierfür die Garanten. Die 330er-Scheiben an der Front lassen die Topspeed-Bikes zuverlässig wieder zum Stehen kommen, der Quickshifter unterstützt dagegen die rasanten Beschleunigungsorgien.



Was hier so unscheinbar und zurückhaltend aussieht, schaufelt mit steigender Drehzahl immer mehr Luft in Richtung Motor und sorgt für Leistung im Überfluss. Die Rede ist vom Kompressor der H2 und H2R



Kawasaki ZZR 1400 Performance Sport

19 145 Euro **ABS**



Entspannt	□ □ □ ■ □	Radikal
Spritztour	□ □ □ ■ □	Reise
Günstig	□ □ □ ■ □	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R4q, 1441 cm^3
Leistung	147 kW (200 PS) bei 10 000/min
Drehmoment	163 Nm bei 7500/min
Leergewicht/Zuladung	268/175 kg
Sitzhöhe	800 mm
Höchstgeschwindigkeit	298 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Die ZZR 1400 Performance Sport ist wie gemacht für hohe Stundenmittel. Ab auf die Bahn und mit dem satt vorwärts drückenden Vierzylinder mit Speed Meter abreißen, hierfür gibt es im Kawasaki-Programm kaum eine bessere Motorradwahl. Für das Jahr 2016 schliffen die Kawasaki-Techniker den Highspeed-Sportler dezent fein. Dazu zählt beispielsweise ein neues Motormapping, das zusammen mit der angepassten Auspuffanlage nun die Abgase gemäß der Euro 4-Norm ins Freie entlässt. Und damit der eilige Reiter immer genau weiß, wie schnell er gerade von A nach B brennt, wurde auch das Cockpit für eine noch bessere Ablesbarkeit überarbeitet. Daneben verfügt die ZZR 1400 Performance Sport neuerdings über M50-Monoblock-Zangen in Radialbauweise von Brembo. Wie bisher schon kümmert sich bei ihr ein Öhlins TTX 39-Federbein um satten Kontakt zu Straße, ein edler Akrapovič-Auspuff wertet Optik und Sound auf. Die Standardversion ist 2016 nicht mehr im Programm.



Wo bitte geht es zur nächsten Autobahn? Als rasanter Speed-Tourensportler ist die ZZR 1400 Performance Sport wie gemacht fürs schnelle Überbrücken großer Distanzen



Kawasaki 1400 GTR



17 495 Euro
ABS

Entspannt	■ (2/5)	Radikal
Spritztour	■ (5/5)	Reise
Günstig	■ (4/5)	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: 685

Motorbauart, Hubraum	R4q, 1352 cm³
Leistung	114 kW (155 PS) bei 8800/min
Drehmoment	136 Nm bei 6200/min
Leergewicht/Zuladung	305/227 kg
Sitzhöhe	815 mm
Höchstgeschwindigkeit	246 km/h
Test in MOTORRAD	1/2013

Nimm mich mit GTR, auf die Reise: Wer so an den großen Tourer von Kawasaki herantritt, wird bestimmt nicht am Straßenrand stehen gelassen. Denn Touren mit Gepäck und Sozius kann die 1400er richtig gut. Die Zutaten dafür? Ein potenter Motor mit variabler Ventilsteuerung, der den nicht gerade leichtgewichtigen Tourer zuverlässig voranschiebt, ein pflegeleichter, reaktionsarmer Kardan, serienmäßige Heizgriffe und Koffer, die mit 37 Litern Volumen deutlich mehr als nur Zahnbürste und Deo in sich aufnehmen.

War es das schon? Mitnichten. Die bequeme Sitzbank macht auch längere Etappen zum Genuss und der großzügig bemessene und verstellbare Windschild schützt zuverlässig vor Wind und Wetter. Was es an Infos während der Fahrt braucht, ist im übersichtlichen Cockpit sofort auf den ersten Blick erkennbar. Und wenn doch noch etwas fehlt, bietet das Kawasaki-Zubehörprogramm reichlich Auswahl, um aus der GTR 1400 das persönliche Reisemobil im Bestformat zu zaubern.



So sieht es bei der GTR 1400 aus der Fahrerperspektive aus. Vor einem schiebt sich der gut schützende, elektrisch verstellbare Windschild durch die Atmospäre, darunter gibt es Cockpit-Infos zum Sattsehen



Kawasaki Vulcan 1700 Nomad



16 695 Euro
ABS

Entspannt	■ (2/5)	Radikal
Spritztour	■ (4/5)	Reise
Günstig	■ (4/5)	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1700 cm³
Leistung	55 kW (75 PS) bei 5000/min
Drehmoment	136 Nm bei 2750/min
Leergewicht/Zuladung	382/180 kg
Sitzhöhe	730 mm
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Test in MOTORRAD	19/2009

Bitte einmal viel Hubraum und eine klassische Cruiser-Linienführung: Wer mit diesem Wunsch beim örtlichen Kawasaki-Händler vorspricht, landet mit Sicherheit früher oder später bei der Nomad. Die bollert gut voran, bremst dank ABS nicht schlecht und bringt auch allerhand für gemütliche Touren mit. Sofort sichtbar: großzügige Koffer, ein mächtiger Windschild und die opulente Rückenlehne für den Sozius. Nicht auf den ersten Blick zu erkennen ist dagegen der Overdrive der Nomad. Die sechste Gangstufe ist drehzahlsenkend extra lang übersetzt, damit der V2 auf der Autobahn gemütlich wie ein Schiffsdiesel vor sich hintuckern darf. Das kommt auch dem Verbrauch zu Gute. Lange gleichmäßig dahinrollen unterstützt zudem der serienmäßige Tempomat. Ebenfalls löblich: 2015 stand die Nomad mit 16 695 Euro in der Preisliste, 2016 ändert sich daran nichts. Hinsichtlich Leistung und Ausstattung vergleichbares Material aus Milwaukee ist für diesen Kurs nicht zu haben.



Bitte einsteigen: Wenn eine Rückenlehne für den Sozius ein dermaßen großes Polster aufweist, sind Klagen aus der zweiten Reihe in Sachen Sitzkomfort nicht zu befürchten. Sogar Trittbretter verwöhnen die Mitfahrer



Kawasaki Vulcan 1700 Voyager



20 195 Euro

ABS

Entspannt	■ □ □ □ □	Radikal
Spritztour	□ □ □ □ ■	Reise
Günstig	□ □ □ □ ■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1700 cm³
Leistung	54 kW (73 PS) bei 5000/min
Drehmoment	136 Nm bei 2750/min
Leergewicht/Zuladung	406/180 kg
Sitzhöhe	730 mm
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Test in MOTORRAD	15/2009

Wem die Vulcan 1700 Nomad noch nicht reisetauglich genug ist, der findet mit der 1700er Voyager das passende Angebot. Mehr als 400 Kilogramm Lebendgewicht ergeben hier einen quasi komplett ausgestatteten Tourer-Fulldresser auf Cruiserbasis. Die üppige Frontverkleidung reicht herunter bis zu den Beinen, Trittbretter, eine Sitzbank mit besten Komfort und das Topcase mit praktischer Rückenlehne im Sesselformat sorgen bei Fahrer und Passagier für perfekten Langstreckengenuss. Wobei das Topcase nur ein Part des serienmäßig verbauten Stauraumangebots ist. Zusammen mit den beiden Seitenkoffern bietet es 126 Liter Volumen zur Gepäckunterbringung, die man erst einmal ausnutzen muss. Wie bei der Nomad sind auch bei der Voyager Tempomat, ABS und Overdrive mit an Bord. Und damit der nächste Trip nicht schon nach wenigen Kilometern wegen lästiger Tankstopps unterbrochen werden muss, fasst das wohlgeformte Spritfass 20 Liter Benzin.



Den Lenker lässig im Griff und vor sich die offene Straße: So lässt es sich mit der Voyager gleiten. Und falls Langeweile aufkommt, befriedigen genügend Knöpfe an den Armaturen den Spieltrieb des Fahrers



Keeway Blackster 250i



3699 Euro

48 PS

Entspannt	■ □ □ □ □	Radikal
Spritztour	□ ■ □ □ □	Reise
Günstig	□ ■ □ □ □	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 250 cm³
Leistung	15 kW (20 PS)
Drehmoment	k. A.
Leergewicht	170 kg
Sitzhöhe	688 mm
Höchstgeschwindigkeit	115 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

„Eine wirklich gelungene Kopie – und niemand schämt sich" textet ein Händler in einer Internetverkaufsanzeige. Der seinem Namen entsprechend mattschwarze Bonsai-Cruiser versucht wohl an eine Harley-Davidson Fat Boy zu erinnern, was freilich nur bei der Optik ansatzweise gelingt. Der V2 ist ein Yamaha-Lizenzbau und kann als 250er kaum mit brachialem Drehmoment dienen. Gemütliche Landstraßenbummelei dürfte aber kein Problem sein, mit 170 Kilogramm ist sie auch nicht schwerer als viele andere 250er. Keeway möchte Wenigfahrer erreichen, denen eine 125er zu schwachbrüstig ist, die großen Originale aber zu schwer oder zu teuer sind – oder beides. Exklusiv ist dieses Vergnügen trotzdem, zum Spätherbst 2015 fanden sich gerade einmal fünf Exemplare zum Verkauf auf den einschlägigen Internetplattformen, alle neu. Das ist in Südamerika ganz anders, da sei die Blackster „in großen Stückzahlen" unterwegs, vermeldet der deutsche Importeur. Nicht bekannt ist, ob sie für 2017 ABS bekommt.



Der in Lizenz gebaute Yamaha-V2 ist ein robuster, genügsamer Geselle mit Manieren, aber ohne den Drang zu exzessiver Selbstdarstellung. Die schwarze Tünche lässt ihn noch mehr in den Hintergrund treten



www.keeway.de

KTM

Längst spielt KTM bei den ganz Großen mit. Die Gründe: Die Österreicher besitzen ein feines Näschen für attraktive Nischen, legen großen Wert auf ein sportliches Image – und vermarkten jedes neue Modell meisterhaft.

Die Zahlen sprechen für sich: Beinahe 160 000 Motorräder konnte KTM im vergangenen Jahr weltweit verkaufen. Damit sind die Österreicher – was die Stückzahlen anbetrifft – der größte europäische Motorradhersteller. Zu verdanken haben die Mannen aus Mattighofen diesen Erfolg vor allem ihrem Mut. **Polarisierendes Design, das Ready-to-race-Image** und die Courage, von der Konkurrenz aufgegebene Nischen zu besetzen summieren sich zum Erfolgsrezept. Und zu einer gewaltigen Aufgabe für die in Mattighofen beschäftigten etwa 2000 Mitarbeiter. **Das Modellportfolio reicht vom elektromotorisierten Freeride-Spaßmobil über die Motocross- und Enduro-Sparte bis hin zur 1290er-Fernreiseenduro.** Mit 47 Prozent steuern die Straßenmodelle mittlerweile knapp die Hälfte zum Gesamtumsatz des Offroad-Spezialisten bei. Die KTM-Händler profitieren vom breitgefächerten Angebot. Trotzdem: Mit den drei hier zu Lande bestverkauften KTM-Modellen, dem Supermoto-Spielmobil 690 SMC R, dem Einsteiger-Funbike 390 Duke und dem Power Naked-Bike 1290 Super Duke R demonstriert die KTM-Klientel eindeutig, was sie will: Viel Spaß mit viel Gas. Ready to race, eben.

Herstellerprofil

Hauptsitz der Firma	**Mattighofen/Österreich**
Gründungsjahr	**1953**
Neuzulassungen in Deutschland bis Oktober 2015	**8760**
Händler in Deutschland	**125**



Mit Stil: Eine durchgestylte Optik gilt bei KTM auch für die Fabrikgebäude. Mittlerweile werkeln über 2000 Mitarbeiter in Mattighofen



Die Wurzeln: Trotz des Wachstums auf der Straße verkauft KTM 53 Prozent der Motorräder im Offroad-Segment

www.ktm.com

KTM Freeride 250 R

6845 Euro
48 PS



Entspannt – Radikal
Spritztour – Reise
Günstig – Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	1q, 249 cm³
Leistung	5 kW (7 PS)
Drehmoment	k. A.
Leergewicht/Zuladung	98/182 kg
Sitzhöhe	915 mm
Höchstgeschwindigkeit	70 km/h
Test in MOTORRAD	20/2013

Zweitaktmotor und dezenter akustischer Auftritt – bislang gelang diese Kombination nur Trial-Motorrädern. An diese Spezies lehnt KTM die Zweitakt-Ausgabe der Freeride-Modellreihe an. Mit moderater Spitzenleistung (ungedrosselt 23 PS) treibt der domestizierte Motor der Sportenduro 250 EXC die 250 R unauffällig durchs Unterholz. Erstaunlich ist, dass der Zweitakt-Antrieb der ohnehin umgänglichen Freeride einen noch feiner dosierbaren Auftritt verleiht als der Viertakter.

KTM Freeride 350

7345 Euro
48 PS



Entspannt – Radikal
Spritztour – Reise
Günstig – Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	1q, 350 cm³
Leistung	17 kW (23 PS) bei 7500/min
Drehmoment	22 Nm bei 4000/min
Leergewicht/Zuladung	105/175 kg
Sitzhöhe	915 mm
Höchstgeschwindigkeit	118 km/h
Test in MOTORRAD	22/2012

Mit der Freeride 350 lancierte KTM quasi das Modell des sanften Endurismus. Der auf 23 PS gedrosselte 350er-Viertakt-Sportmotor pufft akustisch sehr verhalten aus und die trialorientierten Stollenreifen sind nett zur Flora. Auf Schmusekurs geht die Freeride auch mit ihrem Piloten. Schlanke Taille, ranke 105 Kilo Gesamtgewicht und – mit Tieferlegungskit – moderate 86 Zentimeter Sitzhöhe machen die KTM zum Favoriten für Enduro-Einsteiger oder umweltbewusste Wandertrialer.

KTM 390 Duke

4995 Euro
ABS
48 PS



Entspannt – Radikal
Spritztour – Reise
Günstig – Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	1q, 373 cm³
Leistung	32 kW (44 PS) bei 9500/min
Drehmoment	35 Nm bei 7250/min
Leergewicht/Zuladung	148/187 kg
Sitzhöhe	800 mm
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Test in MOTORRAD	13/2015

Es braucht schon den zweiten Blick, um die kleine Duke von ihrer 690er-Schwester zu unterscheiden. Doch mit dem optischen Auftritt legt die 390er die Basis zum Erfolg. Und mit ihrer Technik. Denn der kurzhubige Einzylinder gibt nicht die Drehorgel sondern zieht kräftig durch, lässt sich auf der Landstraße wie ein Großer fahren. Und mit gerade mal 148 Kilogramm Gewicht, straffem Fahrwerk und toller Lenkpräzision bleibt die Duke dort so manchem hubraumstärkeren Bike auf den Fersen.

KTM RC 390

5795 Euro
ABS
48 PS



Entspannt – Radikal
Spritztour – Reise
Günstig – Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: **572**

Motorbauart, Hubraum	1q, 373 cm³
Leistung	32 kW (44 PS) bei 9500/min
Drehmoment	35 Nm bei 7250/min
Leergewicht/Zuladung	164/171 kg
Sitzhöhe	820 mm
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Test in MOTORRAD	14/2015

An ihrem sportlichen Anspruch lässt die RC 390 keine Zweifel. Schließlich flitzen die Teenager des ADAC Junior Cup auf ihr um die Wette. Mit knackigem Handling wetzt die 164 Kilo leichte KTM denn auch auf der Landstraße flink um die Ecken. Sportsgeist demonstriert auch der mit von MOTORRAD gemessenen 46 PS gut im Futter stehende Single. Dass die Federelemente etwas unterdämpft ausfielen, passt zwar nicht recht ins Bild, im Alltag freut man sich über den Komfort allemal.

KTM 690 Duke/R



8395/9995 Euro
NEU
ABS
48 PS

Entspannt – Radikal
Spritztour – Reise
Günstig – Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	1q, 690 cm³
Leistung	54 kW (73 PS) bei 8000/min
Drehmoment	74 Nm bei 6500/min
Leergewicht/Zuladung	162/188 kg
Sitzhöhe	865 mm
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Test in MOTORRAD	26/2015

Was für BMW der Boxermotor, ist für KTM der Einzylinder: ein Glaubensbekenntnis. Weshalb die Österreicher ihrem Vorzeige-Single, der Duke, die fünfte Überarbeitung der Modellgeschichte angedeihen lassen. Und die hat es in sich. Der vier Millimeter kürzere Hub soll die Drehfreude des großen Potts erhöhen, eine zweite, im Zylinderkopf untergebrachte Ausgleichswelle den Piloten animieren, die auch zu nutzen. Viel Überzeugungsarbeit wird es dazu kaum brauchen. Denn die Duke 5 zerrt jetzt nicht nur mit 73 PS, das sind immerhin fünf Pferde mehr als bisher an der Kette, sondern hält diese auch hart am Zügel. Doppelzündung, Traktionskontrolle und jetzt sogar eine Regelung des Motorschleppmoments versprechen geschliffene Manieren und beste Kontrolle. Wer auf noch mehr Dampf aus dem großen Kessel steht: Das R-Modell leistet dank Akrapovic-Schalldämpfer 75 PS, bremst mit Monoblock-Bremsen, besitzt vollständig einstellbare Federelemente und ein Kurven-ABS.



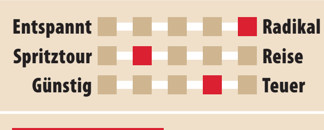
Farbfernsehen: Mehr Power, mehr Drehfreude, noch geschliffenere Elektronik – die neue Duke bricht ihre eigenen Rekorde. Das muss gefeiert werden. Auch mit einem farbigen TFT-Display



KTM 690 SMC R



8995 Euro
ABS



MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	1q, 690 cm³
Leistung	49 kW (67 PS) bei 7500/min
Drehmoment	68 Nm bei 5500/min
Leergewicht/Zuladung	152/198 kg
Sitzhöhe	925 mm
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Test in MOTORRAD	22/2013

Bestseller. Mit diesem nicht einmal von Insidern erwarteten Titel darf sich die 690 SMC R schmücken. Denn der Supermoto-Flitzer avancierte hier zu Lande gleichauf mit der 390er Duke zur bestverkauften KTM. Den entscheidenden Kick verlieh dem Spaßmobil sicher das im Modelljahr 2014 applizierte ABS. Und das ist so sportlich abgestimmt wie das ganze Motorrad. Allein die Eckdaten versprechen Eckenwetz vom Feinsten: Denn mit 67 PS Spitzenleistung hämmert der drehfreudige Einzylinder gewaltig voran, hat mit den gerade mal 154 Kilogramm Gesamtgewicht leichtes Spiel. Auf verschlungenen Straßen ist dieser Kombination kaum ein Big Bike gewachsen. Und selbst auf der Supermoto-Piste bietet die ultraschlanke SMC R den Driftern Paroli. Addiert man dazu noch die erstklassige Verarbeitung, optische und technische Schmankerln wie die aus dem Vollen gefrästen Gabelbrücken und die schlauchlosen Speichenräder versteht man, weshalb das Spielmobil so viele Fans besitzt.



Power-Single: Die Kombination aus 67 PS starkem Einzylinder und 154 Kilogramm Gesamtgewicht macht die SMC R auch auf der Supermoto-Piste zur Waffe – das ist ready to race als Serienstandard



Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144

KTM 690 Enduro R

8995 Euro
ABS



Entspannt	□ □ □ ■ □	Radikal
Spritztour	□ ■ □ □ □	Reise
Günstig	□ □ □ ■ □	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	1q, 690 cm³
Leistung	49 kW (67 PS) bei 7500/min
Drehmoment	68 Nm bei 5500/min
Leergewicht/Zuladung	148/202 kg
Sitzhöhe	910 mm
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Test in MOTORRAD	9/2014

Mit einem bärenstarken, noch dazu betont quirligen Motor interpretiert die 690er das Thema der großen Einzylinder-Enduros längst neu. Dabei geriet die Österreicherin sogar noch universeller als ihre beschaulichen Artgenossinnen à la Yamaha XT 660 und Co. Mit dem straffen Fahrwerk lässt sich mit vollem Elan durchs Gelände braten, auf Asphalt wedelt die Enduro R auf ihren schmalen Reifen (vorne in 21 Zoll) wie ein Supersportler durch den Kurventwist. Sparsam ist der Allrounder obendrein.

KTM 1050 Adventure

12 795 Euro
ABS
48 PS



Entspannt	□ □ ■ □ □	Radikal
Spritztour	□ □ □ ■ □	Reise
Günstig	□ □ ■ □ □	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **698**

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1050 cm³
Leistung	70 kW (95 PS) bei 6200/min
Drehmoment	107 Nm bei 5750/min
Leergewicht/Zuladung	229/211 kg
Sitzhöhe	850 mm
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Test in MOTORRAD	12/2015

Gibt es im Reiseenduro-Segment Sparfüchse? Auf die zielt KTM mit der 1050er ab. Im Vergleich mit ihren großen Schwestern hat der kleine V2 zwar weniger Hubraum, Leistung und Elektronik, erleichtert aber das Bankkonto um fast 3000 Euro weniger. Eigentlich ein gutes Argument, um sowohl Knauserer als auch Puristen zu überzeugen. Doch von denen gibt´s offensichtlich auch immer weniger. Die 1050er schaffte es im Premierenjahr nur auf Platz 70 der Zulassungsstatistik.

KTM 1290 Super Adventure

17 995 Euro
ABS



Entspannt	□ □ □ ■ □	Radikal
Spritztour	□ □ □ □ ■	Reise
Günstig	□ □ □ ■ □	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **741**

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1301 cm³
Leistung	118 kW (160 PS) bei 8750/min
Drehmoment	140 Nm bei 6750/min
Leergewicht/Zuladung	252/208 kg
Sitzhöhe	860 mm
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Test in MOTORRAD	7/2015

Mehr geht immer. Nach diesem Motto steckten die KTM-Entwickler den etwas leistungsreduzierten Motor der Super Duke in das Fahrgestell der Adventure. Mit 160 PS kontert die 1290 Super Adventure denn auch den Angriff der erstarkten Ducati Multistrada. Opulent die Ausstattung mit 30 Liter Spritvorrat, Elektronik-Vollausstattung inklusive Kurven-ABS und semiaktiver Federung. Mehr geht wirklich nicht? Doch. Alle Adventure-Modelle erhielten für 2016 einen pulverbeschichteten Heckrahmen.

KTM 1190 Adventure/R



15 695/15 795 Euro

ABS

Entspannt			■			Radikal
Spritztour				■		Reise
Günstig			■			Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: 714

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1195 cm³
Leistung	110 kW (150 PS) bei 9500/min
Drehmoment	125 Nm bei 7500/min
Leergewicht/Zuladung	234/206 kg
Sitzhöhe	860/890 mm
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Test in MOTORRAD	6/2013 und 6/2014 (R)

Reisen oder Rasen? Vor diese Entscheidung stellt KTM nicht einmal die Tourenfraktion. Denn die 1190 Adventure kombiniert beides. Mit 150 PS und 250 km/h Höchstgeschwindigkeit setzte der GS-Killer bei seiner Präsentation im Jahr 2013 gleich zwei Ausrufezeichen. Wobei der 1195er-V2 nicht nur durch seine Muskelpakete imponiert sondern im gleichen Maß mit einem spritzigen Antritt und gepflegter Laufkultur beeindruckt. Obendrein darf die Adventure noch eine weitere Premiere für sich in Anspruch nehmen: An ihr verbauten die KTM-Techniker zum ersten Mal das schräglagenabhängig regelnde ABS. Die verwöhnte Reiseenduro-Kundschaft nimmt die Offerte aus der Alpenrepublik jedenfalls dankend an. Bis heute verteidigt die Adventure ihren Platz als am zweitbesten verkaufte Reiseenduro. Abenteurer lockt die R-Variante der Adventure. Mit den offroadorientierten 21/18-Zoll-Rädern und 30 Millimeter längeren Federwegen darf die Urlaubsreise in die Toskana durchaus über Dakar führen.



Auf der mit 21/18-Zoll-Rädern ausgestatteten R-Version (links) darf die Urlaubsreise in die Toskana gern über Dakar führen. Wer direkt nach Florenz fährt, dem reicht die Standard-Variante (unten)



KTM 1290 Super Duke R/Special Edition



15 895/17 995 Euro

NEU

ABS

Entspannt					■	Radikal
Spritztour		■				Reise
Günstig				■		Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: 712

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1301 cm³
Leistung	127 kW (173 PS) bei 8870/min
Drehmoment	144 Nm bei 6500/min
Leergewicht/Zuladung	203/201 kg
Sitzhöhe	835 mm
Höchstgeschwindigkeit	290 km/h
Test in MOTORRAD	23/2014

The beast, das Biest – mit diesem markigen Titel kündigten die KTM-Werbestrategen im Jahr 2013 die Super Duke R an. Zum Schrecken der Landstraße geriet das Naked Bike aber nicht im Geringsten. Zum Glück. Denn mit den von MOTORRAD gemessenen 168 PS des V2 können sich selbst Hobby-Dompteure einlassen. Dank der feinjustierten Elektronik schubst der Treibsatz das Ensemble mit seinen Pranken erstklassig dosierbar aus dem Kurvenausgang, begeistert mit besten Manieren und herrlich ausgewogenem Fahrwerk. Viel mehr Spaß geht nicht – außer möglicherweise mit der neu aufgelegten Special Edition. Während der Motor bei ihr unangetastet blieb, pimpten die Österreicher das Power-Bike mit allerlei Zubehör aus dem hauseigenen Powerparts-Programm auf. Titan-Schalldämpfer von Akrapovic, gefräste Gabelbrücken, klappbare Handhebel, Wave-Bremsscheiben und ein schlankere Sitzbank striegeln das Biest. Doch keine Sorge, Angst muss man vor ihm weiterhin keine haben.



Optische Täuschung: Aggressive Optik, beste Manieren. Ein Traum für die Landstraße, den Wochenend-Ausflug (links) oder als aufgepimpte Special Edition (unten) fürs Auge



KTM Super Duke GT

17 995 Euro
NEU
ABS

Entspannt	Radikal
Spritztour	Reise
Günstig	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1301 cm³
Leistung	127 kW (173 PS) bei 8870/min
Drehmoment	144 Nm bei 6500/min
Leergewicht/Zuladung	228/225 kg
Sitzhöhe	835 mm
Höchstgeschwindigkeit	260 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Wer denkt, die neue 1290 Super Duke GT sei eine in eine knappe Verkleidung gesteckte Super Duke R zollt der Neuerscheinung nicht genügend Respekt. Denn das verhüllte Naked Bike ist weit mehr. Gemeinsam mit der 1290 Super Adventure bildet sie quasi die technologische Speerspitze der Österreicher. Denn an der GT wird nicht gekleckert sondern geklotzt. Diverse Fahrmodi, Traktionskontrolle, Kurven-ABS, semiaktive Federung, Kurvenlicht und der erste, serienmäßig an einer KTM verbaute Schaltassistent – die Neue zeigt, was geht. Verständlich, hat sie doch eindeutig die hochgerüstete junge Crossover-Generation um die BMW S 1000 XR ins Visier genommen. Und hat dafür schon mal durchgeladen. Dabei meint sie nicht das verstärkte Rahmenheck, die Heizgriffe und das optionale Gepäcksystem, sondern ihren Motor. Denn mit dem unverändert aus der Super Duke R übernommenen, 173 PS starken Power-V2 schiebt sich die GT in der Hackordnung der Reise-Raser ganz weit nach vorn. Respekt.

Tunnelblick: KTM nimmt mit der GT die technisch hochgerüsteten Crossover-Bikes ins Visier. Mit 173 PS ist sie gut bewaffnet



Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144

Leonart Scrambler 250



4999 Euro
NEU
48 PS

Entspannt	Radikal
Spritztour	Reise
Günstig	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 250 cm³
Leistung	13 kW (17 PS) bei 8000/min
Drehmoment	19 Nm bei 6000/min
Leergewicht	129 kg
Sitzhöhe	k. A.
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Leonart – handgemacht in Barcelona, so stellt sich der spanische Konfektionär auf seiner Homepage dar. Die Wurzeln der gezeigten Modelle dürften eher nach China reichen. Zwischen diversen, auch unter anderen Labeln bekannten Choppern sticht die trendige Scrambler heraus. Das Konzept der von Importeur MR-Mototeam vertriebenen 250er erscheint stimmig, allein der dicke Fünfzehnzöller als Hinterrad wirkt leicht deplatziert. Einspritzung und Scheibenbremsen sind fit für die Zukunft.

www.leonartmoto.de

Mash TwoFifty/Cafe Racer



3395/3650 Euro
NEU
48 PS

Entspannt	Radikal
Spritztour	Reise
Günstig	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	1q, 249 cm³
Leistung	15 kW (20 PS) bei 7500/min
Drehmoment	20 Nm bei 6000/min
Leergewicht	ca. 125 kg
Sitzhöhe	780 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Die französische Marke Mash bereichert seit letztem Jahr die deutsche Zweiradszene mit dieser 250er, produziert bei Qingqi in China. Sowohl der nackte Single mit gerader Sitzbank für zwei, Tourenlenker und verchromtem Auspuff wie die abgebildete Café Racer bedienen den aktuellen Trend nach kleinen Hubräumen und klassischem Purismus. In Frankreich recht häufig anzutreffen, ist sie in Deutschland noch eine Seltenheit, die in der Zulassungsstatistik nicht einmal auftaucht.

www.moto-mash.de

Mash Adventure 400 R



5195 Euro
NEU
48 PS

Entspannt	Radikal
Spritztour	Reise
Günstig	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	1q, 397 cm³
Leistung	20 kW (27 PS) bei 7000/min
Drehmoment	33 Nm bei 5500/min
Leergewicht/Zuladung	176/136 kg
Sitzhöhe	880 mm
Höchstgeschwindigkeit	115 km/h
Test in MOTORRAD	20/2015

Eine Reiseenduro mit reichlich Federweg, Motorschutz, Scheibenbremsen und Gepäckträger für knapp über 5000 Euro? In China unter dem Namen Shineray angeboten, will die hochbeinige Mash 400 Adventure nun Europäer auf ihre schmale Sitzbank locken. Ein niedriger Verbrauch für große Reichweiten und gute Ausstattung stehen einem müden Motor, zweifelhafter Verarbeitungsqualität und mangelndem Komfort gegenüber. Die geringe Zuladung taugt nur für Soloreisende.

Mash FiveHundred/Scrambler



4650/4995 Euro
48 PS

Entspannt	Radikal
Spritztour	Reise
Günstig	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	1q, 397 cm³
Leistung	20 kW (27 PS) bei 7000/min
Drehmoment	30 Nm bei 5500/min
Leergewicht/Zuladung	166/144 kg
Sitzhöhe	780 mm
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h
Test in MOTORRAD	2/2015

Die Five Hundred hat den gleich Motor wie die 400er Adventure, der sich dort im MOTORRAD-Test allerdings wesentlich spritziger gab. Die chromglänzende Variante fand schon etliche Liebhaber, nun schiebt Mash eine in Schwarz getauchte Scrambler mit gleicher Technik nach, so dass die übrigen Testerfahrungen – unterdämpfte Federung, maue Bremsen und hinten nur Trommel – auch für diese gelten dürften. Ebenso für die 1500 Euro teurere Von Dutch Limited Edition (200 Stück).



Herstellerprofil

Hauptsitz der Firma........**Mandello del Lario (Como)/Italien**
Gründungsjahr........**1921**
Neuzulassungen in Deutschland bis Oktober 2015........**1082**
Händler in Deutschland........**74**

Moto Guzzi kennt das leidvolle Spiel der wechselnden Besitzer: Nach dem Tod Carlo Guzzis 1964 wurde die Marke von einem Bankenkonsortium verwaltet und ging später an den Argentinier Alejandro De Tomaso über, der sie vorübergehend mit **Benelli** zusammenlegte. Dann kamen wieder Konsortien, bis im Jahr 2000 **Aprilia** das Ruder übernahm, vier Jahre später aber selbst von **Piaggio** aufgekauft wurde. Nach zehn Jahren im Besitz von Europas größtem Rollerbauer scheint sich nun eine Linie für Guzzi herauszukristallisieren. Sportliche Motorräder stehen offenbar erst mal nicht auf dem Programm, man setzt vielmehr auf gepflegte Naked Bikes und stilvolles Cruisen, wie **mit den neuen Modellen V9 Bobber und Roamer** (oben), sowie auf den Trend zur Individualisierung: Das Portal www.garagemotoguzzi.com offeriert zahlreiche **Umbau- und Zubehörteile**, mit der man seine ganz persönliche V7 oder V9 gestalten kann.



Mit Alu-Komponenten aus der Moto Guzzi-Garage wird aus der V7 beispielsweise die sportliche Clubber

Lieber eine schwarze V7-Scrambler? Geht auch. Hier das Projekt „Alce" aus Umbauteilen

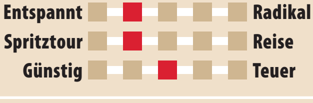
de.motoguzzi.it

Moto Guzzi V7 II Stornello



Preis: k. A.
NEU
ABS
48 PS

Entspannt	■	Radikal
Spritztour	■	Reise
Günstig	■	Teuer



1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2l, 744 cm^3
Leistung	35 kW (48 PS) bei 6700/min
Drehmoment	60 Nm bei 3250/min
Leergewicht	201 kg
Sitzhöhe	798 mm
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Eine Stornello gab es bei Moto Guzzi schon mal: Von 1960 bis 1975 gehörte das Modell zur Produktpalette, und zwar in ganz unterschiedlichen Ausführungen. Darunter war 1967 auch die softe Offroad-Variante Stornello Scrambler America, sozusagen eine Ahnin des aktuellen Neuzugangs. Der basiert auf der bekannten V7 II mit dem charmanten 48-PS-V2. Wie es sich für eine Scrambler gehört, rollt die kleine Guzzi auf Stollenreifen und Speichenrädern, vorn auf einem 18-Zöller, hinten auf einem 17-Zöller. Der Tank fasst, wie bei allen V7 II-Modellen, immerhin 21 Liter; Gummi-Auflagen an beiden Seiten des Tanks unterstreichen den Offroad-Look der Maschine, ebenso wie die lange Sitzbank. Wie die Racer (siehe rechts) kommt die Stornello, auf Deutsch „kleiner Star", in einer auf 1000 Stück limitierten und nummerierten Auflage. Um sie zu einem echten Sammlerstück zu machen, spendiert ihr Guzzi eine ganze Reihe von Extras, darunter gebürstete Alu-Schutzbleche und drei satinierte Nummerntafeln sowie einen Kit mit Offroad-Fußrasten für den Fahrer. Für die weitere Individualisierung bietet Guzzi viele Spezialteile an, darunter einen Satz Aufkleber mit der Nummer 29 als Hommage an den berühmten Guzzi-Piloten Omobono Tenni, genannt „Black Devil".





Ansprechende Lackierung und feuerroter Rahmen, tolle Zwei-in-Eins-Auspuffanlage, viele liebevoll gemachte Details und zahlreiche Extras: Die neue Guzzi V7 II Stornello sieht klasse aus und wirkt gut verarbeitet

Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144

Moto Guzzi V7 II Stone/Special/Racer

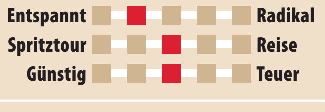


ABS

48 PS

Preis 2015: 8235/ 8935/9735 Euro

Entspannt □■□□□ Radikal	
Spritztour □□■□□ Reise	
Günstig □□■□□ Teuer	



1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2I, 744 cm³
Leistung	35 kW (48 PS) bei 6200/min
Drehmoment	60 Nm bei 2800/min
Leergewicht/Zuladung	198/203 kg
Sitzhöhe	790 mm
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Test in MOTORRAD	15/2015

Zur Saison 2015 wurde Moto Guzzis Einsteigermaschine V7 komplett runderneuert, bekam ABS, eine einfache Traktionskontrolle und ein nagelneues Sechsganggetriebe. Seither nennt sie sich V7 II und macht sich nach wie vor viele Freunde – nicht nur bei Einsteigern, sondern auch unter entschleunigten Genießern. Denn was Guzzi dem geneigten Kunden da vorschlägt, kann sich durchaus sehen, hören und fahren lassen. Rund um den sympathischen 750er- V2 mit seinem bassigen Sound, dem schlürfenden Ansauggeräusch und dem leichten, Guzzi-typischen Schütteln beim Anfahren präsentieren sich unterschiedliche Varianten, die aber eines eint: ein gutmütiges und harmonisches Fahrverhalten. Entspannt wedeln die V7 II über die Landstraßen und lassen sich mit minimalem Kraftaufwand in Schräglage bringen. Während Stone und Special mit aufrechter Sitzposition die Klassiker geben, versteht sich die teurere Racer mit dem flachen Lenker und den einstellbaren Bitubo-Federbeinen als kleine Sportskanone.

Trio aus Mandello: Links die einfachste Variante Stone, auf dem kleinen Bild in der Mitte die Special mit Zweifarbenmuster auf dem Tank und Speichenrädern, unten die heiße Racer mit Alu-Teilen und sportlicher Optik



Moto Guzzi Griso 1200 8V Special Edition

Preis 2015: 14 335 Euro



Entspannt □□■□□ Radikal	
Spritztour □□■□□ Reise	
Günstig □□□■□ Teuer	

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2I, 1151 cm³
Leistung	81 kW (110 PS) bei 7500/min
Drehmoment	108 Nm bei 6400/min
Leergewicht/Zuladung	244/206 kg
Sitzhöhe	800 mm
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Test in MOTORRAD	8/2014

Sie ist lang, sie ist schwer, sie ist nicht mehr taufrisch – und doch hat die Griso eine Strahlkraft, der man sich kaum entziehen kann. Mit dem monumentalen, angenehm vibrierenden Motor und dem feinen Showa-Fahrwerk taugt sie sowohl für die flotte Kurvenhatz als auch zum genüsslichen Flanieren. Wie schade, dass sich Guzzi nie dazu durchringen konnte, ihr ein Update mit ABS zu verpassen. Und so wird dieses einzigartige Motorrad 2016 wohl zum letzten Mal die Modellpalette zieren.

Moto Guzzi Stelvio 1200 8V NTX

Preis 2015: 16 235 Euro

ABS



Entspannt □□■□□ Radikal	
Spritztour □□□■□ Reise	
Günstig □□□■□ Teuer	

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **674**

Motorbauart, Hubraum	V2I, 1151 cm³
Leistung	77 kW (104 PS) bei 7250/min
Drehmoment	113 Nm bei 5800/min
Leergewicht/Zuladung	297/178 kg
Sitzhöhe	820/840 mm
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Test in MOTORRAD	7/2013

Fast so mächtig wie das Stilfser Joch, nach dem sie benannt ist. Es ist kein Spaß, die fast 300 Kilo schwere Stelvio im Stand zu rangieren, doch setzt sie sich erst mal in Bewegung, fühlt man sich in ihrem Sattel wie der König der Berge. Im Vergleich zur Griso wurde die Leistung gekappt, dafür zieht das höhere Drehmoment umso schöner. Die Basis-Variante wird nicht mehr angeboten, sondern nur noch die NTX mit Sonderausstattung wie Motorschutz, Sturzbügeln, Alukoffern und Nebelleuchten.

Moto Guzzi V9 Bobber/Roamer 850

Preis: k. A.

NEU

ABS

Entspannt	■	Radikal
Spritztour	■	Reise
Günstig	■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2I, 853 cm³
Leistung	40 kW (55 PS) bei 6250/min
Drehmoment	62 Nm bei 3000/min
Leergewicht	210 kg
Sitzhöhe	770/775 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Manchmal haben neue Vorschriften auch ihr Gutes: Wegen der ab 2017 für alle Motorräder vorgeschriebenen Euro 4-Homologation nahm sich Moto Guzzi vorab schon mal seine V7-Motoren vor – und verpasste ihnen kurzerhand mehr Hubraum, mehr PS und mehr Drehmoment. Zu Racers Liebling mutieren sie zwar dennoch nicht, denn 850 statt 750cm³ und 55 statt 48 PS nehmen sich immer noch eher bescheiden aus, verheißen aber immerhin einen gewissen Lustzuwachs am Gasgriff. Erfreulicherweise fallen die beiden neuen Modelle trotz gleicher technischer Basis recht unterschiedlich aus. Die Bobber mit ihren dicken Ballonreifen, den 16-Zoll-Rädern und der nachtschwarzen Optik scheint auf Krawall gebürstet, ihre gerade Lenkstange giert nach Attacke. Dagegen präsentiert sich die Roamer, auf Deutsch „Vagabund", mit ihrer eleganten und zurückhaltenden Linie als legitime Nachfolgerin der Nevada. Die Preise gab Moto Guzzi noch nicht bekannt, auf den Markt kommen sollen die beiden Modelle im Frühjahr.

Oben die Bobber, unten die Roamer, beide mit luftgekühltem 850er-V2. Besonders hübsch sind die Gussräder in Speichenoptik



Moto Guzzi California 1400 Audace/Eldorado/MGX-21 Flying Fortress

Preis 2015: 18 245/18 245/ k. A. Euro

NEU ABS



Entspannt	■	Radikal
Spritztour	■	Reise
Günstig	■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: 572

Motorbauart, Hubraum	V2l, 1380 cm³
Leistung	71 kW (96 PS) bei 6500/min
Drehmoment	121 Nm bei 3000/min
Leergewicht/Zuladung	313/230 kg
Sitzhöhe	765 mm
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Test in MOTORRAD	19/2015

Sie kommt tatsächlich in Serie, die MGX-21 (rechts). 2014 zeigte Moto Guzzi sie als Studie, Ende 2015 den serienreifen Prototypen. Eindeutig für den US-Markt gedacht, erreicht sie mächtige Dimensionen und versprüht doch eine fast leichtfüßige europäische Eleganz. Kennzeichnend für diese Bagger sind die auffälligen roten Zylinderköpfe, die ins Heck integrierten Koffer, die enorme Lenkerverkleidung und das 21-Zoll-Vorderrad mit seiner prägnanten Karbonscheibe. Der Beiname Flying Fortress, abgeleitet von den US-Bombern des Zweiten Weltkriegs, geriet allerdings arg kriegerisch. Daten und Preis verrät Guzzi vor der Pressevorstellung im August 2016 nicht. Bereits auf dem Markt sind die weiteren California-Ableger Audace und Eldorado, beide fahraktiv und kurvenfreudig, mit gutem Fahrwerk und solider Mechanik. Die Audace gibt mit Fußrasten, schmalem Lenker und kurzen Auspuffen die Sportliche, die Eldorado mit Trittbrettern, hohem Lenker, viel Chrom und langen Auspuffrohren den klassischen Cruiser.



Eine schrecklich nette Familie auf Basis der California 1400: Oben das Musclebike Audace, links die klassische Eldorado und unten die Megamaschine MGX-21 Flying Fortress, Vorstellung in Sturgis im August 2016



Moto Guzzi California 1400 Touring/SE

Preis 2015: 19 945/ 20 245 Euro

ABS



Entspannt	■	Radikal
Spritztour	■	Reise
Günstig	■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2l, 1380 cm³
Leistung	71 kW (96 PS) bei 6500/min
Drehmoment	120 Nm bei 2750/min
Leergewicht/Zuladung	338/209 kg
Sitzhöhe	740 mm
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Test in MOTORRAD	10/2014

Ein Cruiser in vollem Ornat: superlange verchromte Auspuffrohre, wuchtige Breitreifen, riesige Kotflügel, hohe Verkleidungsscheibe, mächtige Sturzbügel, abschließbare Hartschalenkoffer, dazu ein Elektronikpaket mit Ride-by-Wire, Traktionskontrolle und verschiedenen Fahrmodi; bei der Special Edition (SE-Version, hier im Bild) kommt noch eine Lehne für den Beifahrer hinzu. Angesichts dieser Ausstattungsliste verwundert es nicht, dass die Guzzi California Touring fast 350 Kilo mit sich herumschleppt. Einmal in Fahrt, beschert sie aber nicht nur stabilen Geradeauslauf, sondern lässt sich auch unerwartet behände durch enge Kurven bugsieren. Der dicke V2 geht geschmeidig ans Gas und drückt linear und kräftig voran. Die Trittbretter setzen der Schräglage Grenzen, doch darf man sich durchaus in alpine Gefilde wagen. Agile Wundertaten sollte man aber nicht erwarten. Für 2016 ist in Deutschland offiziell nur die SE vorgesehen, Modelle ohne Sissybar dürften aber noch bei den Händlern stehen.



Ein US-Cruiser von durch und durch europäischer Prägung: Die California Touring hat nicht nur dicke Kolben im ausdrucksstarken Motor, sondern neben tollem Finish auch ein ordentliches Fahrwerk zu bieten





Herstellerprofil

Hauptsitz der Firma .... **Trivolzio (Pavia)/Italien**
Gründungsjahr.......... **1937, nach Insolvenz Neustart 2012**
Neuzulassungen in Deutschland bis Oktober 2015 .... **2**
Händler in Deutschland. . . **keine, nur ein paar Service-Points**

Es ist ein Jammer. Da verfügt ein Hersteller über einen Bombenmotor und tolle Motorräder, und was macht er draus? **Nichts, niente, nada.** 2003 war die Marke, ursprünglich 1937 von Alfonso Morini in Bologna gegründet und in den 90er Jahren verschwunden, von der Familie Morini wiederbelebt worden. Der geniale **Franco Lambertini**, der schon die legendäre 3½ entwickelt hatte, baute einen **ultrakurzhubigen 1200er-V2**, der mit seiner Drehfreude nach wie vor begeistert. 2010 kam jedoch die Insolvenz, danach ersteigerten zwei Unternehmer aus Mailand die Marke. Von denen ist heute noch einer, Jannuzzelli, als Berater an Bord, die wirklichen Eigner bleiben im Dunkeln. Die Strategie, nur übers Internet zu verkaufen, geriet zum Flop, dafür setzt es 2016 **groteske Preiserhöhungen** zwischen 2300 und 3700 Euro. ABS scheint nicht in Arbeit, ebensowenig Euro 4, weshalb Morini 2017 wohl von der europäischen Bühne verschwindet. Es ist ein Jammer.



Er schnorchelt und schnaubt, er lebt und bebt: Der antrittsstarke V2 von Moto Morini ist einzigartig

www.motomorinimotorcycles.eu

Moto Morini 11½

13 500 Euro



Entspannt	□ □ ■ □ □	Radikal
Spritztour	□ ■ □ □ □	Reise
Günstig	□ □ □ ■ □	Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1187 cm^3
Leistung	86 kW (117 PS) bei 8500/min
Drehmoment	105 Nm bei 6750/min
Leergewicht	ca. 215 kg
Sitzhöhe	800 mm
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Test in MOTORRAD	16/2014

Der Name 11½ soll an Morinis berühmte 3½ aus den 70er-Jahren erinnern, beim Motor handelt es sich aber, wie bei der ganzen Modellpalette, um den faszinierenden 1200er-V2. Für das agile Naked Bike mit der lässigen Sitzposition wurde er auf 117 PS gezähmt, sein Drehmoment bleibt mit 105 Nm kernig und begeisternd. Die Komponenten gehören eher in die Mittelklasse, denn die Marzocchi-Gabel ist nicht einstellbar, das Federbein stammt von Paioli. ABS fehlt, wie bei allen Morinis.

Moto Morini Scrambler

15 200 Euro



Entspannt	□ □ ■ □ □	Radikal
Spritztour	□ □ ■ □ □	Reise
Günstig	□ □ □ ■ □	Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1187 cm^3
Leistung	86 kW (117 PS) bei 8500/min
Drehmoment	105 Nm bei 7000/min
Leergewicht/Zuladung	ca. 215/180 kg
Sitzhöhe	840 mm
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Test in MOTORRAD	22/2014

2009, als andere Hersteller noch weit entfernt von einem Gedanken an eine Scrambler waren, brachte Moto Morini seine eigene Interpretation dieser Spezies bereits auf den Markt: dicke Stollenreifen, filigrane Edelstahl-Endtöpfe, großer Tank, essentielles Design. Mit ihrem erwachsenen Look, dem hochwertigen Fahrwerk und dem kraftvollen Motor würde die Scrambler heute noch viele Freunde finden, wenn die aktuellen Firmenbesitzer das nur wollten. Schade um dieses wirklich geniale Teil.

Moto Morini Corsaro 1200 Veloce

18 500 Euro



Bewertung		
Entspannt		Radikal
Spritztour		Reise
Günstig		Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1187 cm^3
Leistung	99 kW (135 PS) bei 8500/min
Drehmoment	122 Nm bei 6750/min
Leergewicht/Zuladung	ca. 211/174 kg
Sitzhöhe	830 mm
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Test in MOTORRAD	6/2010

Hier bietet der gewaltige Morini-V2 alles auf, was in ihm steckt, nämlich 135 PS. Damit geht der schnelle Korsar, so der Modellname auf Deutsch, ab wie die Feuerwehr; selbst im sechsten Gang liefert das enorme Drehmoment einen Durchzug, der sich gewaschen hat. Ein kleines Leistungsloch bei 5000/min ist geblieben, doch dafür klappt die Gasannahme seit der Überarbeitung 2014 geschmeidiger. Marzocchi-Gabel und Öhlins-Federbein sind voll einstellbar, der Auftritt insgesamt ist eine echte Schau.

Moto Morini Rebello 1200

25 000 Euro



Bewertung		
Entspannt		Radikal
Spritztour		Reise
Günstig		Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1187 cm^3
Leistung	96 kW (130 PS) bei 8500/min
Drehmoment	122 Nm bei 6750/min
Leergewicht/Zuladung	213/172 kg
Sitzhöhe	820 mm
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Test in MOTORRAD	21/2013

Das einzige Modell, das die neuen Besitzer nach der Übernahme von Moto Morini 2012 entwickeln ließen. Besonderes Kennzeichen: Ein verstellbarer Heckbürzel macht auf Knopfdruck aus dem Ein- einen Zweisitzer. Ein netter Gag, optisch aber gewöhnungsbedüftig. Dank aufrechter Sitzposition und dem 1200er-Motor mit seinem gewaltigen Antritt ist die Rebello ein handlicher Kurvenwetzer, zumal der ursprünglich längere Radstand verkürzt wurde. ABS? Fehlanzeige. Preis? Viel zu hoch.

Moto Morini Granpasso 1200/R

19 700/19 000 Euro

NEU



Bewertung		
Entspannt		Radikal
Spritztour		Reise
Günstig		Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1187 cm^3
Leistung	87 kW (118 PS) bei 8500/min
Drehmoment	104 Nm bei 7000/min
Leergewicht/Zuladung	235/165 kg
Sitzhöhe	830/875 mm
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Test in MOTORRAD	19/2008

Optisch und in Sachen Komfort kann sich die Granpasso nach wie vor sehen lassen, technisch wirkt die Reiseenduro, die 2008 auf den Markt kam, inzwischen etwas angejahrt: kein ABS, keine Traktionskontrolle, keine Riding-Modes. Doch der kernige Motor, der 2014 überarbeitet wurde, beschert im Verein mit dem untadeligen Fahrwerk immer noch rasanten Fahrspaß, zumal die hochbeinige Maschine trotz des 27-Liter-Tanks vollgetankt nur 235 Kilogramm wiegt. Serienmäßig bringt sie zwei 33-Liter-Koffer, Windschild, Gepäckträger und Heizgriffe mit, zudem ist sie auch für geländetaugliche Stollenreifen homologiert. Ganz neu kommt 2016 eine reine Straßenvariante namens Granpasso R, werksintern auch GPR genannt. Die Unterschiede: Guss- statt Drahtspeichenräder, vorn 17- statt 19-Zoll-Rad, Paioli- statt Öhlins-Federbein und eine um 32 mm reduzierte Sitzhöhe, die sich bei der GPR zwischen 798 und 840 mm variieren lässt (Granpasso: 830/875 mm). Der Preis beider Motorräder ist allerdings happig.



Hochwertiges Fahrwerk, aktive Sitzposition, V2 mit viel Dampf: die Granpasso und die neue Granpasso R (unten) verheißen viel Spaß. ABS fehlt jedoch beiden, die restliche Ausstattung ist nicht mehr standesgemäß





Herstellerprofil

Hauptsitz der Firma .... **Varese/Italien**
Gründungsjahr .... **1907, seit 1945 Motorradbau**
Neuzulassungen in Deutschland bis Oktober 2015 .... **1035**
Händler in Deutschland **55**

Die Geschichte von MV Agusta ist dornig. Erst 1945 ging es mit dem Motorradbau los, doch zunächst nur bis 1977. Die Marke schlummerte selig, bis der couragierte Claudio Castiglioni sie wiederbelebte. 1997 schuf er gemeinsam mit Massimo Tamburini die **aufregende F4 750**. Die Rückkehr war vollbracht, doch die Finanzlage schwierig: Zweimal wurde MV verkauft, an Proton und an Harley, zweimal wieder an die Castiglionis zurückgegeben. Aktuell haben die Italiener einen neuen Finanzpartner: Die Mercedes-Tochter AMG hält 25 Prozent an der Marke. MV profitiert davon: Das **Conceptbike F3 AMG** (oben) erregte auf Autoshows wie der IAA großes Aufsehen und erschließt so neue Kundenkreise. Gerade entstand zudem das Sondermodell Dragster RR LH44 in Zusammenarbeit mit Formel 1-Weltmeister **Lewis Hamilton** – dessen Arbeitgeber Mercedes macht's möglich. Bleibt für MV zu hoffen, dass die italo-deutsche Freundschaft lange hält.



Höchst exklusiv: Das MV-Sondermodell LH44 ist nach Lewis Hamilton benannt. Die 44 steht für seine Startnummer

www.mvagusta.com/de

MV Agusta Brutale 675



Entspannt	■ ■ **■** ■ ■	Radikal
Spritztour	■ **■** ■ ■ ■	Reise
Günstig	■ ■ **■** ■ ■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **608**

Motorbauart, Hubraum	R3q, 675 cm³
Leistung	81 kW (110 PS) bei 12 500/min
Drehmoment	65 Nm bei 12 000/min
Leergewicht/Zuladung	183/181 kg
Sitzhöhe	810 mm
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Test in MOTORRAD	17/2012

„Baby Brutale" wird sie in Italien gern genannt, doch ihre 110 PS und 65 Nm haben nicht wirklich viel mit Kindergarten zu tun. Das kompakte und leichte Naked Bike entpuppt sich als anregender Kurvenflitzer mit atemberaubend gutem Handling. Der Antrieb ist der gleiche wie in der F3, nur wurde er dort auf Spitzenleistung, in der Baby Brutale dagegen auf Durchzug getrimmt. Dass sie nicht nur in voller Fahrt gefällt, sondern auch im Stand zum Anbeißen aussieht, erhöht den Besitzerstolz.

MV Agusta F3 675/RC



Entspannt	■ ■ ■ ■ **■**	Radikal
Spritztour	■ **■** ■ ■ ■	Reise
Günstig	■ ■ ■ **■** ■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R3q, 675 cm³
Leistung	94 kW (128 PS) bei 14 400/min
Drehmoment	71 Nm bei 10 600/min
Leergewicht	189/181 kg
Sitzhöhe	805 mm
Höchstgeschwindigkeit	260 km/h
Test in MOTORRAD	15/2012

MV Agusta offeriert die F3 nun auch als Race Replica der erfolgreichen Supersport-WM-Maschinen von Jules Cluzel und Lorenzo Zanetti. Die Eckdaten der handlichen, präzisen und stabilen F3 675 bleiben, als Zusatzausstattung bekommt die RC („Reparto Corse", also Rennsportabteilung) ein Bosch-Racing-ABS, dazu Handhebel und Fußrasten aus Ergal, eine Monoposto-Abdeckung aus Karbon, eine Optik wie die Supersport-Motorräder und weitere Extras. Von der F 675 RC baut MV nur 100 Stück.

Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144

MV Agusta Brutale 800/RR

12 590/13 890 Euro

NEU
ABS



Entspannt	■ ■ ■ ■ ■	Radikal
Spritztour	■ ■ ■ ■ ■	Reise
Günstig	■ ■ ■ ■ ■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R3q, 798 cm³
Leistung	86 kW (116 PS) bei 11 500/min
Drehmoment	83 Nm bei 7600/min
Leergewicht	192 kg
Sitzhöhe	830 mm
Höchstgeschwindigkeit	237 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Für die Euro 4-Homologation überarbeitete MV die Brutale 800 komplett, kaum eine Schraube blieb an ihrem Platz. Motor, Tank, Heck, Front und Ergonomie sind neu, behalten aber im Zusammenspiel die gewohnte aggressiv-geduckte Linie bei. Der Motor stammt aus der Turismo Veloce und leistet zwar neun PS weniger als der bisherige Antrieb, bringt aber mehr Drehmoment und einen geschmeidigeren Charakter mit. Als besonderer Leckerbissen ist ein Schaltautomat für kupplungsfreies Schalten an Bord.

Den bringt die Brutale RR, die ihren bisherigen Look auf Basis der „alten" 800er beibehält, schon seit ihrem Erscheinen Ende 2014 mit. Nicht nur deswegen mauserte sie sich zu einem Publikumsliebling, sondern auch wegen ihrer veredelten Optik, des besonders feinen Fahrwerks und des gepimpten Motors, der satte 140 PS leistet. Auf der Straße erweist sie sich als exzellente, vielseitige Partnerin, die von der 30er-Zone bis zum Heizen auf der Hausstrecke alles beherrscht (Test in MOTORRAD 16/2015).



Optisch stechen bei der neuen Brutale 800 (links) das besonders filgrane Heck und der ovale LED-Scheinwerfer hervor. Die Brutale 800 RR (unten) behält ihre bisherige Optik und Technik



MV Agusta Brutale 800 Dragster/RR/RR LH 44

13 590/16 390/ 24 144 Euro

NEU
ABS



Entspannt	■ ■ ■ ■ ■	Radikal
Spritztour	■ ■ ■ ■ ■	Reise
Günstig	■ ■ ■ ■ ■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R3q, 798 cm³
Leistung	103 kW (140 PS) bei 13 100/min
Drehmoment	86 Nm bei 10 100/min
Leergewicht	182 kg
Sitzhöhe	810 mm
Höchstgeschwindigkeit	245 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Für ihre Fans ist die Dragster RR schlicht anbetungswürdig. Seit Ende 2014 läuft sie der normalen Dragster den Rang ab, verfügt sie doch über neuere Technik wie den Blipper fürs Schalten ohne Kupplung, einen stärkeren Motor (140 statt 125 PS) und nicht zuletzt eine auffällige Optik. Noch extrovertierter gibt sich die neue LH 44, benannt nach ihrem Paten, Formel 1-Champion Lewis Hamilton, und seiner Startnummer. Basis ist die RR, verfeinert mit zahllosen teuren Ergal- und Karbonteilen.

MV Agusta F3 800/RC

NEU
ABS

15 390/17 090 Euro



Entspannt	■ ■ ■ ■ ■	Radikal
Spritztour	■ ■ ■ ■ ■	Reise
Günstig	■ ■ ■ ■ ■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R3q, 798 cm³
Leistung	109 kW (148 PS) bei 13 000/min
Drehmoment	88 Nm bei 10 600/min
Leergewicht/Zuladung	189/181 kg
Sitzhöhe	805 mm
Höchstgeschwindigkeit	269 km/h
Test in MOTORRAD	15/2013

Die schöne, starke und wendige F3 800 hat im Vergleich zu den 800ern Brutale RR und Dragster RR noch mal acht PS mehr, und von der kleineren F3 675 trennen sie gleich 20 temperamentvolle Pferde, die für erhöhten Spaß an der Kurvenhatz sorgen. Das anfangs kränkelnde Ride-by-Wire-System hat MV Agusta inzwischen voll im Griff. Neu ist eine Racing Replica namens RC, die auf den gleichen Racing-Look wie die F3 675 RC und ebenfalls auf teure Teile setzt. Gebaut werden 250 Stück.

MV Agusta Rivale 800

13 390 Euro
ABS



Entspannt	Radikal
Spritztour	Reise
Günstig	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R3q, 798 cm^3
Leistung	92 kW (125 PS) bei 12 000/min
Drehmoment	84 Nm bei 8600/min
Leergewicht/Zuladung	194/168 kg
Sitzhöhe	881 mm
Höchstgeschwindigkeit	245 km/h
Test in MOTORRAD	16/2014

Sie polarisiert: Das Funbike Rivale liebt man, oder man hasst es. Ab 6000/min überzeugt der starke Motor, unten herum ist die Leistungsabgabe weniger füllig. Für die Rivale sprechen die edle Machart und das sinnliche Fahrerlebnis, Geschmackssache ist die extreme, sehr frontlastige Sitzposition. Das harte Federbein dürfte wohl nur den wenigsten gefallen. Einen bisherigen Kritikpunkt hat MV zur Saison 2016 ausgeräumt: Der Tank fasst nun drei Liter mehr, was die Reichweite deutlich erhöht.

MV Agusta Stradale 800

13 890 Euro
ABS



Entspannt	Radikal
Spritztour	Reise
Günstig	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: 624

Motorbauart, Hubraum	R3q, 798 cm^3
Leistung	85 kW (115 PS) bei 11 000/min
Drehmoment	79 Nm bei 9000/min
Leergewicht/Zuladung	197/186 kg
Sitzhöhe	870 mm
Höchstgeschwindigkeit	214 km/h
Test in MOTORRAD	6/2015

Als erste MV Agusta trägt die Stradale Koffer – oder eher Köfferchen, denn es handelt sich um kleine Softbags. Für die wirklich große Reise sind sie eher ungeeignet, genau wie die weit nach vorn gerückte Sitzposition. Doch für den Kurvenrausch auf der spritzigen Wochenendtour bringt die rasante Stradale gute Voraussetzungen mit, einschließlich feiner Komponenten und elektronischer Vollausstattung mit Blipper für kupplungsfreies Schalten. Der Soziusplatz allerdings ist bescheiden.

MV Agusta Turismo Veloce 800/Lusso

14 990/16 890 Euro
ABS



Entspannt	Radikal
Spritztour	Reise
Günstig	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: 666

Motorbauart, Hubraum	R3q, 798 cm^3
Leistung	81 kW (110 PS) bei 10 000/min
Drehmoment	83 Nm bei 8000/min
Leergewicht/Zuladung	213/194 kg
Sitzhöhe	850 mm
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Test in MOTORRAD	18/2015

Und das ist sie nun wirklich: die erste MV Agusta mit richtig großen Koffern, in die sogar ein Integralhelm passt. Bei ihr folgten die Italiener dem Prinzip „weniger könnte mehr sein". Sie kappten die Leistung, erhöhten das Drehmoment und machten die TV, wie sie MV-intern heißt, zum bislang ergonomisch und fahrerisch ausgewogensten Motorrad des Hauses. Erfreulich auch der niedrige Spritverbrauch von 4,9 Litern. Zur Ausstattung gehören zwar leider nicht die Koffer (fast 1000 Euro), dafür aber alles, was die Elektronik derzeit hergibt, von verschiedenen Riding Modes über eine verstellbare Traktionskontrolle bis zum Blipper fürs Rauf- und Runterschalten ohne Kupplung. Noch exklusiver, allerdings auch sündteuer, ist die Variante Lusso mit gut abgestimmtem elektronischem Fahrwerk, dazu Heizgriffen und Hauptständer sowie Bluetooth und GPS-Sensor. Letztere ermöglichen im Verein mit MVs Smartphone-App das Setup per Tablet sowie den Abruf vieler Daten, wie etwa der erreichten Schräglage.



Die Turismo Veloce ist ein schicker, relativ leichter Tourensportler mit gut integrierten Koffern. Unten die „Lusso" mit elektronischen Fahrwerk und serienmäßigem Hauptständer



Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144

MV Agusta F4 1000/RR/RC

18 990/25 990/36 990 Euro

NEU ABS



Entspannt	■	Radikal
Spritztour	■	Reise
Günstig	■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R4q, 998 cm³
Leistung	144 kW (195 PS) bei 13 400/min
Drehmoment	111 Nm bei 9600/min
Leergewicht	ca. 210 kg
Sitzhöhe	830 mm
Höchstgeschwindigkeit	291 km/h
Test in MOTORRAD	12/2014

Für viele ist sie die MV Agusta par excellence: Der klassische Supersportler F4 1000 stammt tatsächlich in direkter Linie von der F4 750 ab, die der unvergessene Massimo Tamburini schuf, wurde allerdings zwischenzeitlich mehrmals überarbeitet. Für Handlichkeit ist die F4 nicht gerade bekannt, doch dafür zählen enorme Kurvengeschwindigkeiten und ein unerschütterlicher Geradeauslauf zu ihren Qualitäten. Die Basisversion hat mittlerweile 195 PS, die edlere RR-Version bringt es auf 200 PS und verfügt über ein hochwertiges Öhlins-Fahrwerk und exklusive Schmiederäder. Den vorläufigen Gipfel der Entwicklung markiert die neue Version RC (Reparto Corse, also Rennsportabteilung), die Basis-Maschine für den Einsatz in der Superbike-WM. Dank nobler Komponenten und ausgesuchter Materialien wiegt sie im nicht homologierten Rennstrecken-Outfit nur 175 Kilo und bringt es auf 212 PS und 302 km/h Spitze (Fahrbericht in MOTORRAD 23/2015). Die homologierte Straßenversion leistet 205 PS.



Karbon, Titan, Magnesium, dazu feinste Komponenten: Die neue F4 RC (unten) dient als Basis für die Superbike-WM – edler kann man ein Motorrad kaum bauen. Links oben die F4 1000



MV Agusta Brutale 1090/RR

14 490/18 490 Euro

ABS



Entspannt	■	Radikal
Spritztour	■	Reise
Günstig	■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R4q, 1078 cm³
Leistung	116 kW (158 PS) bei 11 900/min
Drehmoment	100 Nm bei 10 100/min
Leergewicht	ca. 205 kg
Sitzhöhe	830 mm
Höchstgeschwindigkeit	265 km/h
Test in MOTORRAD	9/2014

Mit ihren rundlichen, klassischen Formen und der perfekten Verarbeitung wirkt die Brutale zeitlos elegant. Doch sie ist nicht nur ein Fest für die Augen, sondern für alle Sinne, denn der kernige Vierzylinder entfacht gerade in der zweiten Drehzahlhälfte ein enormes Feuer und stimmt dazu ein wahres Freudengeheul an. Im Programm sind zwei Modelle: die Basis mit 144 PS und 112 Nm Drehmoment und die RR mit 158 PS und 100 Nm Drehmoment. Nicht mehr gebaut wird die Version Corsa.

Rieju Tango 250

3199 Euro
48 PS



Entspannt – Radikal
Spritztour – Reise
Günstig – Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	1q, 223 cm³
Leistung	12 kW (16 PS) bei 6000/min
Drehmoment	19 Nm bei 5500/min
Leergewicht	115 kg
Sitzhöhe	830 mm
Höchstgeschwindigkeit	105 km/h
Test in MOTORRAD	16/2009

Als sich die Tango Anfang dieses Jahrhunderts anschickte, Einsteiger, Motorrad-Wanderer und Wohnmobilfahrer zu erobern, war der Scrambler-Boom noch nicht geboren. Motoren aus China – dieser hier ist von Loncin – sorgten noch für Aufregung. Nun bleibt abzuwarten, ob der leichte Springinsfeld von Hersteller Rieju vorbereitet wird für 2017, wo die Herausforderungen Euro 4 und ABS heißen. Bis dahin macht die Tango um so mehr Freude, je kleiner die Wege sind.

www.rieju.de

Royal Enfield Bullet/Classic 500 EFI

4999/5799 Euro
48 PS



Entspannt – Radikal
Spritztour – Reise
Günstig – Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	1q, 499 cm³
Leistung	20 kW (27 PS) bei 5250/min
Drehmoment	41 Nm bei 4000/min
Leergewicht/Zuladung	187/178 kg
Sitzhöhe	800 mm
Höchstgeschwindigkeit	129 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Die 2008 zum letzten Mal modellgepflegten fabrikneuen Oldtimer aus der ältesten, noch produzierenden Motorradfabrik der Welt in Indien stehen in Europa vor großen Herausforderungen. Euro 4 sollte mit der Einspritzung zu schaffen sein, die hintere Scheibenbremse gibt es schon an der Continental, und ABS soll laut Importeur KSR kommen. Die Fans, in 2015 immerhin zahlreicher als bei der Yamaha SR 400, würde es sicher freuen, wenn es den charismatischen Klassiker weiterhin geben würde.

www.royal-enfield.info

Royal Enfield Continental GT 535

6299 Euro
48 PS



Entspannt – Radikal
Spritztour – Reise
Günstig – Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	1q, 535 cm³
Leistung	21 kW (29 PS) bei 5100/min
Drehmoment	44 Nm bei 4000/min
Leergewicht/Zuladung	188/177 kg
Sitzhöhe	800 mm
Höchstgeschwindigkeit	137 km/h
Test in MOTORRAD	8/2014

Dieser Café-Racer im altenglischen Stil ist ein Langhuber, gesegnet mit so archaischen Dingen wie Schwungmasse und Kickstarter trotz Einspritzung. Er bollert, anstatt zu hacken, zieht ohne zu zicken. Die hochwertigen Paioli-Federbeine stören etwas die Optik, tun aber gute Dienste. Der Doppelschleifen-Rohrrahmen wurde neu konstruiert, der Motor etwas aufgebohrt. Mit Einspritzung sowie Scheibenbremsen vorne und hinten ist die Continental GT fit für das hoffentlich 2017 kommende ABS.

Sommer Diesel 462

9200 Euro
48 PS



Entspannt – Radikal
Spritztour – Reise
Günstig – Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	1q, 462 cm³
Leistung	8 kW (11 PS) bei 3500/min
Drehmoment	26 Nm bei 2000/min
Leergewicht/Zuladung	176/174 kg
Sitzhöhe	760 mm
Höchstgeschwindigkeit	99 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Zwar geht die Sommer Diesel auf eine Enfield zurück, aber schon seit ein paar Jahren baut Jochen Sommer den modernen, mittlerweile Euro 4-tauglichen Hatz Diesel in eigene Rahmen, ergänzt um eigens angefertigte Komponenten seiner Zulieferer. Die Nachfrage treuer Fans aus ganz Europa kann Sommer nur mit Lieferzeiten befriedigen. Soll es weitergehen, muss auch hinten eine Scheibenbremse und ABS her, sonst ist ab 2017 für das sympathische Nischenmotorrad der Ofen aus.

www.motorradmanufaktur.de

Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144

SUZUKI

Auf eine neue GSX-R 1000 müssen Fans noch ein wenig warten, Suzuki stellte auf der EICMA aber eine seriennahe Studie vor. Außerdem: Die Gladius wird wieder zur SV 650, und die Van Van kommt als 200er nach Deutschland.

Herstellerprofil

Hauptsitz der Firma	**Hamamatsu/Japan**
Gründungsjahr	**1909, seit 1952 Motorradbau**
Neuzulassungen in Deutschland bis Oktober 2015	**7161**
Händler in Deutschland	**289**

Wenig Neues im fernen Hamamatsu. Wie in den Jahren zuvor gibt sich Suzuki in puncto Neuvorstellungen zurückhaltend. Ursprünglich sollte auf dem Mailänder Salon endlich die komplett **neue GSX-R 1000** stehen, die jedoch **nicht ganz fertig** wurde. Das seriennahe Concept-Bike jedoch zeigt, wohin die Reise geht: Schlepphebel, Einlassnockenverstellung, modernste Elektronik, Quickshifter. Wir rechnen mit der **Serienfertigung im Lauf des Jahres 2016**. Am anderen Ende der Leistungsskala, aber deshalb nicht unbedingt weniger bedeutend, findet sich die neue **Van Van 200**. Neu ist die allerdings nur in Deutschland, in anderen Märkten bereichert sie seit Jahren das Suzuki-Programm. Der Einzylinder kann zwar nicht mit rekordverdächtigen Fahrleistungen protzen, verspricht aber **günstigen, unkomplizierten Zweirad-Spaß für alle**. Allerdings nur für ein Jahr, denn ABS fehlt leider. Die vermutlich wichtigste Neuerung im Hause Suzuki ist jedoch eine sehr naheliegende. Freunde der **SV 650**, und davon gibt es nicht wenige, dürfen sich freuen, denn die Gladius wird wieder zur SV! **Sechs PS mehr, acht Kilo weniger**, Euro 4, und eine schnittige Linie, fertig ist die Laube. Manchmal kann es so einfach sein.



Wohnmobilierer und Individualisten, jauchzet und frohlocket! 2016 gibt es die Van Van auch als 200er. Ohne ABS ein Kurzauftritt



Aus der Gladius wird wieder eine SV 650. Optisch stark aufgeräumt und technisch verfeinert

www.motorrad.suzuki.de

Suzuki Van Van 200

Preis: k. A.

NEU

48 PS



Entspannt	■ □ □ □ □	Radikal
Spritztour	■ □ □ □ □	Reise
Günstig	□ ■ □ □ □	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	1q, 199 cm³
Leistung	11 kW (14 PS) bei 9000/min
Drehmoment	14 Nm bei 6500/min
Leergewicht/Zuladung	128/187 kg
Sitzhöhe	770 mm
Höchstgeschwindigkeit	110 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Wenn das mal keine freudige Überraschung ist: Suzuki bringt für 2016 die Van Van 200 nach Deutschland! Der Ballonreifen-Brummer befindet sich anderswo schon seit Ewigkeiten im Programm, und weil kein ABS an Bord ist, wird es sie wohl auch nur dieses eine Jahr geben. Das Chassis ist identisch mit der 125er-Version, der luftgekühlte 200er leistet übersichtliche 16 PS. Für Freunde der gepflegten Linksaußen-Mobilität ganz sicher eine der bedeutendsten Neuerscheinungen des Jahres.

Suzuki Inazuma 250/F

Preis 2015: 3990/4740 Euro

48 PS



Entspannt	□ ■ □ □ □	Radikal
Spritztour	□ ■ □ □ □	Reise
Günstig	■ □ □ □ □	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **523**

Motorbauart, Hubraum	R2q, 248 cm³
Leistung	18 kW (24 PS) bei 8500/min
Drehmoment	22 Nm bei 6500/min
Leergewicht/Zuladung	182/183 kg
Sitzhöhe	780 mm
Höchstgeschwindigkeit	135 km/h
Test in MOTORRAD	26/2012

Toller Komfort, seidenweicher Motorlauf, gewöhnungsbedürftige Optik, keine wirklichen Schwächen. Aber auch keine Stärken. Die kleine Suzi ist ein Arbeitstier für wenig Geld. Das stand 2012 über die Inazuma in MOTORRAD und gilt bis heute, genau wie für ihre verkleidete Schwester Inazuma F. Beide sind günstig, einfach zu fahren und gutmütig. Allerdings braucht der Motor Drehzahlen und verbraucht etwas zu viel. Ohne ABS geht es jedoch auch der Inazuma bald an den Kragen.

Suzuki GSX-R 600

Preis 2015: 11 900 Euro





Entspannt	□ □ □ ■ □	Radikal
Spritztour	□ ■ □ □ □	Reise
Günstig	□ □ □ ■ □	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **670**

Motorbauart, Hubraum	R4q, 599 cm³
Leistung	93 kW (126 PS) bei 13 500/min
Drehmoment	70 Nm bei 11 500/min
Leergewicht/Zuladung	187/193 kg
Sitzhöhe	810 mm
Höchstgeschwindigkeit	260 km/h
Test in MOTORRAD	11/2013

Ein ausgeglichener Charakter, so lässt sich Suzukis Supersport-600er am ehesten betiteln. Konkurrenzfähige Spitzenleistung, dabei schon ausreichend kräftige Mitte, gute Laufkultur und geschmeidige Gasannahme – motorseitig spielt die GSX-R 600 im Reigen der 600er vorne mit. Dazu neutral und stabil, nur nicht ganz so handlich wie die Besten der Konkurrenz. Bloß in puncto Ausstattung schwächelt der kleine Gixxer. ABS und Traktionskontrolle fehlen ihr bislang noch.

Suzuki V-Strom 650/XT

Preis 2015: 8390/8990 Euro

ABS

48 PS



Entspannt	□ ■ □ □ □	Radikal
Spritztour	□ □ □ ■ □	Reise
Günstig	□ ■ □ □ □	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **659**

Motorbauart, Hubraum	V2q, 645 cm³
Leistung	51 kW (69 PS) bei 8800/min
Drehmoment	60 Nm bei 6400/min
Leergewicht/Zuladung	214/201 kg
Sitzhöhe	835 mm
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Test in MOTORRAD	20/2014

Im günstigen Preissegment gibt es nach wie vor kaum ein anderes Motorrad, das es mit der Funktionalität und Vielseitigkeit der V-Strom 650 aufnehmen kann. Zuletzt 2012 modellgepflegt, verfügt die DL 650 über ein zeitgemäßes ABS, den erprobten V2 und riesige Reichweiten dank 20 Litern Tankinhalt. Ein Motorrad ohne echte Schwächen. Gleiches trifft auf die jüngst hinzugekommene XT-Variante zu, die mit Speichenrädern, verstellbarem Windschild und Schnabel um Weltumrunder buhlt.

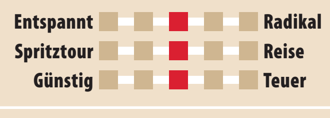
Suzuki Bandit 650 S

Preis 2015: 7490 Euro

ABS
48 PS



Entspannt	■	Radikal
Spritztour	■	Reise
Günstig	■	Teuer



MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **608**

Motorbauart, Hubraum	R4q, 656 cm³
Leistung	63 kW (86 PS) bei 10 500/min
Drehmoment	62 Nm bei 8900/min
Leergewicht/Zuladung	250/205 kg
Sitzhöhe	790 mm
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Test in MOTORRAD	20/2009

Sehr viel Motorrad für's Geld bietet die Suzuki Bandit 650 S. Die Gleichteilestrategie mit der 1250er bedeutet zwar, dass die kleine Bandit mit 250 Kilo recht schwer ausfällt, dem Fahrspaß tut dies jedoch keinen Abbruch. Ordentliches Handling, geschmeidiger Motorlauf, ABS, viel Platz, Wetterschutz und Reisetauglichkeit sprechen für die Suzuki. Obendrein genießt die Bandit den Nimbus der Unverwüstlichkeit. Ein guter Tipp für alle, die einfach nur Motorrad fahren wollen.

Suzuki GSX 650 F

Preis 2015: 7790 Euro

ABS
48 PS



Entspannt	■	Radikal
Spritztour	■	Reise
Günstig	■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **662**

Motorbauart, Hubraum	R4q, 656 cm³
Leistung	63 kW (86 PS) bei 10 500/min
Drehmoment	62 Nm bei 8900/min
Leergewicht/Zuladung	245/210 kg
Sitzhöhe	790 mm
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Test in MOTORRAD	18/2014

Als vollverkleidete Variante der Bandit 650 S bringt die GSX 650 F die gleichen Stärken und Schwächen mit wie diese. Vernunftkäufer freuen sich über einen günstigen Preis, robuste Technik, Alltags- und Tourentauglichkeit und eine ordentliche Portion Fahrspaß. Auch die Ausstattung ist umfassend. 2016 ist allerdings das letzte Verkaufsjahr der 650er Bandit und GSX 650 F, beide Modelle befinden sich im Abverkauf. Schnäppchenjäger dürfen beim Händler also kräftig handeln.

Suzuki SV 650

Preis: k. A.

NEU
ABS
48 PS



Entspannt	■	Radikal
Spritztour	■	Reise
Günstig	■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 645 cm³
Leistung	56 kW (76 PS) bei 8400/min
Drehmoment	64 Nm
Leergewicht/Zuladung	197/223 kg
Sitzhöhe	785 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Wer bin ich dieses Jahr? 2009 wurde aus der erfolgreichen Suzuki SV 650 die Gladius, welche nie so richtig an deren Erfolg anknüpfen konnte. Nun erhört Suzuki die Wünsche der Fans weltweit, entrümpelt die Gladius und bringt sie in überarbeiteter Form wieder als SV 650 auf den Markt. Das Chassis ist weitgehend unverändert, dazu gab es angesichts des quirlig-unkomplizierten Fahrverhaltens auch keinen wirklichen Anlass. Der Motor erfüllt jetzt die Euro 4-Norm, ein paar PS Spitzenleistung haben sich ebenfalls noch gefunden. Wichtigste Neuerung aber: Die SV 650 sieht jetzt wieder wie der schnittige Landstraßenflitzer aus, der sie auch als Gladius immer war. Danke dafür! Positiver Nebeneffekt der Entschlackungskur sind hübsche 8 Kilo Gewichtsersparnis, Suzuki gibt jetzt 197 Kilo fahrfertig für die in Deutschland ausschließlich erhältliche ABS-Version an. Außerdem soll ein umfangreiches Paket an Zubehör verfügbar sein, mit dem die neue SV 650 sich optisch an den individuellen Geschmack anpassen lässt.



Baukastenprinzip: Die SV 650 wird die selbe Tachoeinheit benutzen, die auch bei der GSX-S 1000 zum Einsatz kommt. Der gleiche V-Motor tut, etwas zahmer abgestimmt, auch Dienst in der V-Strom DL 650



Suzuki GSR 750

Preis 2015: 8590 Euro

ABS
48 PS



Entspannt	Radikal
Spritztour	Reise
Günstig	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **636**

Motorbauart, Hubraum	R4q, 749 cm³
Leistung	78 kW (106 PS) bei 10 000/min
Drehmoment	80 Nm bei 9000/min
Leergewicht/Zuladung	210/190 kg
Sitzhöhe	815 mm
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Test in MOTORRAD	10/2014

Weiterhin der Topseller im Suzuki-Programm und ein Motorrad für den zweiten oder dritten Blick. Vom Auftritt eher unspektakulär, liegen die Stärken der GSR im Verborgenen. Geschmeidiger, laufruhiger Motor, handlich und stabil, sehr geringer Verbrauch und damit hervorragende Reichweite, sogar etwas Windschutz bietet die Suzuki. Die einzigen Kritikpunkte sind die etwas stumpfen Bremsbeläge sowie sichtbar kostengünstige Bauweise. Ein wirklich guter Allrounder zum realistischen Preis.

Suzuki GSX-R 750

Preis 2015: 12 990 Euro



Entspannt	Radikal
Spritztour	Reise
Günstig	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **662**

Motorbauart, Hubraum	R4q, 750 cm³
Leistung	110 kW (150 PS) bei 13 200/min
Drehmoment	86 Nm bei 11 200/min
Leergewicht/Zuladung	190/190 kg
Sitzhöhe	810 mm
Höchstgeschwindigkeit	280 km/h
Test in MOTORRAD	15/2013

Suzukis Statement zur Dreiviertel-Liter-Klasse hat seit Jahrzehnten Bestand. Aber als Gralshüterin der einstigen Superbike-Kategorie hat die GSX-R 750 über die Jahre ziemlich Staub angesetzt. Sie ist zwar ein sehr umgängliches Bike und klingt hervorragend. Motor, Bremsen und Fahrverhalten lassen aber den rechten Biss vermissen. Und ohne ABS ist ohnehin bald Schicht im Schacht. So tut eine gründliche Überarbeitung trotz dem zum Vorjahr deutlich gesenkten Preis Not.

Suzuki Intruder C 800/C/Black Edition

Preis 2015: 9240/9440/9640 Euro

48 PS



Entspannt	Radikal
Spritztour	Reise
Günstig	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 805 cm³
Leistung	39 kW (53 PS) bei 6000/min
Drehmoment	69 Nm bei 3200/min
Leergewicht/Zuladung	277/213 kg
Sitzhöhe	700 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Die C 800 gibt es in drei Varianten: als Basisversion, als „C" mit zweifarbiger Lackierung und als schwarze „Black Edition". Allen gemein sind Trittbretter, Schaltwippe, Ganganzeige, Zeituhr und Drahtspeichenräder. Der langhubige V2 leistet 53 PS und entwickelt sein maximales Drehmoment bei cruiser-typisch niedrigen 3200 Umdrehungen. Er reicht seine Kraft per Kardan ans Hinterrad. Auch für einen Mittelklasse-Cruiser fällt das Gewicht mit 277 Kilo aber ziemlich üppig aus.

Suzuki V-Strom 1000

Preis 2015: 12 290 Euro

ABS



Entspannt	Radikal
Spritztour	Reise
Günstig	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **672**

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1037 cm³
Leistung	74 kW (100 PS) bei 8000/min
Drehmoment	103 Nm bei 4000/min
Leergewicht/Zuladung	228/212 kg
Sitzhöhe	850 mm
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Test in MOTORRAD	3/2015

Die goldene Mitte zwischen 800er und 1200er Reiseenduros besetzt die große V-Strom. Nicht zu schwer, dafür ausreichend souverän dank drehmomentstarkem V2. Hochemotional sind andere Motorräder, die DL 1000 funktioniert einfach, gefällt mit unkompliziertem Handling, unverwüstlicher Technik und großem Nutzwert. Das umfangreiche Programm an Originalzubehör umfasst Heizgriffe, Schutzbügel, Koffersystem und Handprotektoren. Damit wird die V-Strom 1000 zum Weltenbummler.

Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144

Suzuki GSX-R 1000

Preis: k. A.

NEU ABS



Entspannt						Radikal
					■	
Spritztour		■				Reise
Günstig				■		Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R4q, 999 cm³
Leistung	k. A.
Drehmoment	k. A.
Leergewicht/Zuladung	k. A.
Sitzhöhe	k. A.
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Ein wenig Geduld noch, Fans des Kilo-Gixxers! Die für 2016 angekündigte Neukonstruktion ist noch nicht ganz soweit, auf der EICMA in Mailand präsentierte Suzuki aber das sehr seriennah daherkommende GSX-R 1000 Concept. Was wir wissen: Der Motor wird mit konventioneller Folge zünden, über Schlepphebel verfügen sowie über eine neuartige Verstelleinrichtung der Einlassnocke per Fliehkraftregler. Race-ABS ist in dieser Klasse selbstverständlich, und auch eine zehnstufige Traktionskontrolle soll nun endlich mit an Bord sein. Suzuki verspricht den Einsatz modernster Regelsysteme mit Bewegungs-Sensorik, wie sie unter den Erstliga-Supersportlern mittlerweile zum guten Ton gehört. Ein Quickshifter mit Blipper-Funktion zum Herunterschalten ist ebenfalls in Aussicht gestellt. Wir können nur spekulieren, woher die Verzögerung rührt, aber eines ist klar: Bald gibt es endlich eine neue GSX-R 1000! Deren Optik zeugt jedoch nach wie vor von der Konstanz, die wir von Suzuki gewohnt sind.



Allzu viel habhafte Informationen gibt es noch nicht zur neuen GSX-R 1000, im Lauf der Saison 2016 sollte sie aber verfügbar sein. Das Cockpit jedenfalls verspricht schon einmal beeindruckende High-Tech



Suzuki GSX-S 1000/F

Preis 2015:
12 195/12 795 Euro

ABS



Entspannt	Radikal
Spritztour	Reise
Günstig	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: 705

Motorbauart, Hubraum	R4q, 999 cm³
Leistung	107 kW (146 PS) bei 10 000/min
Drehmoment	106 Nm bei 9500/min
Leergewicht/Zuladung	214/186 kg
Sitzhöhe	815 mm
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Test in MOTORRAD	25/2015

Das Herz der GSX-S 1000 und der „F"-Variante mit knapper Verkleidung bildet der GSX-R 1000-Motor der Generation K5. Weniger Spitzenleistung, dafür mehr Drehmoment, so wurde der Antrieb für den Einsatzzweck als Landstraßenfeger angepasst. Mission geglückt, der Motor gefällt mit geschmeidigem Lauf und explosiver Spitzenleistung. Testexemplare lieferten auf dem Prüfstand bis zu 160 PS. Das Chassis ist solider Klassenstandard, insgesamt allerdings kann die GSX-S 1000 den Anschluss an die besten Power-Nakeds nicht ganz halten. ABS und Traktionskontrolle arbeiten zufriedenstellend, Spitze ist die GSX-S beim günstigen Verbrauch, Unterhaltskosten und nicht zuletzt Kaufpreis. Die „F" soll laut Suzuki kein Sporttourer sein, erlaubt aber dank ordentlichem Windschutz auch längere Ausflüge. Nur Soziuskomfort und Gepäckunterbringung fehlen. Eine GSX-S 1000 F läuft derzeit bei MOTORRAD im Dauertest, mit Verbesserungspotential bei Fahrwerk, Sitzposition und Motorabstimmung.



Technisch sind GSX-S 1000 und ihre Schwester F praktisch identisch. Die F bietet eine rahmenfeste Verkleidung und damit ein Quäntchen mehr Langstreckentauglichkeit. Der Sozius profitiert davon nicht



Suzuki Bandit 1250 S/GSX 1250 FA

Preis 2015:
9740/10 190 Euro

ABS



Entspannt	Radikal
Spritztour	Reise
Günstig	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: 646

Motorbauart, Hubraum	R4q, 1255 cm³
Leistung	72 kW (98 PS) bei 7500/min
Drehmoment	108 Nm bei 3700/min
Leergewicht/Zuladung	254/221 kg
Sitzhöhe	805 mm
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Test in MOTORRAD	10/2015

Schlägt man im Wörterbuch unter „Evergreen" nach, findet sich dort vermutlich ein Foto der Bandit 1250 S. Für das Modelljahr 2015 erhielt sie eine aufgefrischte Optik und neue Farben, aber die großen Tage des einstigen Topsellers scheinen vorbei. Auch wenn sie ein wenig den Anschluss an die Konkurrenz verloren hat, ein guter Allrounder zum günstigen Preis ist sie bis heute. Vor allem der sanfte, bärige Antrieb hat seine Fans. Mit Vollverkleidung als GSX 1250 FA ein prima Budget-Tourer.

Suzuki Hayabusa 1300

Preis 2015: 14 490 Euro

ABS



Entspannt	Radikal
Spritztour	Reise
Günstig	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: 672

Motorbauart, Hubraum	R4q, 1340 cm³
Leistung	145 kW (197 PS) bei 9500/min
Drehmoment	155 Nm bei 7200/min
Leergewicht/Zuladung	266/183 kg
Sitzhöhe	805 mm
Höchstgeschwindigkeit	295 km/h
Test in MOTORRAD	20/2015

Der Wanderfalke ist seit seinem ersten Verkaufsjahr 1998 immer noch der Speedbolzen schlechthin. 2008 neu aufgelegt, seit 2013 mit ABS, fasziniert die GSX-1300 R noch immer mit ihrem Motor, der seidenweich läuft und zugleich brachial anschiebt. Das Chassis ist sehr gutmütig, nur die Sitzposition ist etwas altmodisch. Langer Tank, tiefe Lenkerstummel, das passt nicht so ganz zum ansonsten extrem souveränen Auftritt. Trotzdem: 197 PS für unter 15 000 Euro sind ein gutes Kaufargument.

Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144



Herstellerprofil

Hauptsitz der Firma	**Biandronno (Varese)/Italien**
Gründungsjahr	**1971, Neustart 2014**
Neuzulassungen in Deutschland	**noch nicht erfasst**
Händler in Deutschland	**ca. 35, Händlernetz im Aufbau**

Ampelio Macchi, früher leitender Ingenieur bei Husqvarna, hat es geschafft: Unter dem Namen SWM, einer italienischen Trial- und Enduro-Marke der 70er-Jahre, baut er wieder **Husky-Einzylinder**. Finanzielle Hilfe leistet ihm dabei die chinesische Shineray Motorcycle Company. Produziert wird im hochmodernen ehemaligen Husky-Werk in Biandronno bei Varese (oben Macchi und der Shineray-Generaldirektor beim **Produktionsstart** im Juni 2015). Das baute noch die frühere Husqvarna-Konzernmutter BMW, gab es aber Anfang 2013 schmachvoll an KTM ab. Die Österreicher schlossen die Fabrik und transferierten Husqvarna an ihren eigenen Werkssitz. Übrig blieben die Angestellten, von denen gut 60 nun für SWM arbeiten, sowie die Husky-Einzylinder-Motoren, die KTM nicht wollte. Die schnappte sich Macchi und gründet darauf nun einen Großteil seiner **SWM-Palette**. Ein kluger Plan, der angesichts der günstigen Preise durchaus aufgehen könnte.



Nicht nur Motorräder: SWM bietet auch Zubehör, wie diese Tanktasche für die Classic Bike-Linie

www.swm-motorrad.de

SWM RS 300 R



5990 Euro
NEU
48 PS

Entspannt – Radikal	Spritztour – Reise	Günstig – Teuer
4/5	1/5	1/5

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	1q, 298 cm^3
Leistung	10 kW (14 PS)
Drehmoment	k. A.
Leergewicht	115 kg
Sitzhöhe	963 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	15/2015

Noch gibt es zu ihr nicht alle Daten, denn die Produktion startet erst 2016. Klar ist aber, dass sie direkt von der Husqvarna TE 310 abstammt, die noch vor zwei Jahren ein absoluter Verkaufshit war. Schön, dass es sie nun als SWM wieder gibt – und zwar zum deutlich günstigeren Preis. In einem Vorab-Test bewies die Neue im Gelände die gleichen Fertigkeiten wie einst die Husky: massig Traktion, gut ansprechende Upside-down-Gabel, tolle Bremsen. Ein Spaßgerät, nicht nur für Amateure.

SWM Gran Milano 440



5490 Euro
NEU
48 PS

Entspannt – Radikal	Spritztour – Reise	Günstig – Teuer
3/5	2/5	1/5

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	1q, 445 cm^3
Leistung	25 kW (34 PS)
Drehmoment	k. A.
Leergewicht/Zuladung	161 kg
Sitzhöhe	809 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Wie bei der SWM Silver Vase (siehe nächste Seite) stammt der luftgekühlte 34 PS-Einzylinder von SWMs Mutterkonzern Shineray; ansonsten gibt es ein paar Unterschiede zwischen den beiden Classic Bikes. So bringt der Café Racer Gran Milano einen längeren Radstand, größer dimensionierte Bremsen und dank der voll einstellbaren Upside-down-Gabel das bessere Fahrwerk mit. Die 2016er-Exemplare des Modells kommen erst mal ohne ABS, denn daran arbeitet SWM derzeit noch.

SWM Silver Vase 440



4990 Euro
NEU
48 PS

Entspannt	■ □ □ □ □	Radikal
Spritztour	□ □ ■ □ □	Reise
Günstig	■ □ □ □ □	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	1q, 445 cm³
Leistung	25 kW (34 PS)
Drehmoment	k. A.
Leergewicht/Zuladung	164 kg
Sitzhöhe	822 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Neben der Reiseenduro Superdual und den Sportmotorrädern sind sie das dritte Standbein von SWM: kleine Classic-Bikes für wenig Geld, hergestellt vom chinesischen Mutterhaus Shineray. Eine Scrambler darf da heutzutage nicht im Angebot fehlen. Die Silver Vase, benannt nach der Siegtrophäe von SWM bei der Sechstagefahrt in England 1975, kommt mit einem luftgekühlten Vierventil-Einzylinder mit 34 PS, Fünfganggetriebe, Telegabel, zwei Federbeinen und einem großen 22,5-Liter-Tank. Im italienischen SWM-Werk werden die aus China angelieferten Komponenten nicht nur montiert, sondern auch europäischen Ansprüchen angepasst, wie beispielsweise die Bremsanlage von Brembo zeigt. Optisch ist die kleine Scrambler mit dem klassischen Scheinwerfer, der langen Sitzbank, den angedeuteten Startnummernschildern und den flotten Auspufftüten hübsch gemacht. In Produktion geht sie zum Jahreseende 2015. ABS ist derzeit noch nicht an Bord, doch SWM arbeitet mit Hochdruck daran.



Die Silver Vase 440, ein kleines, günstiges Straßenmotorrad, richtet sich vor allem an Einsteiger und Gelegenheitsfahrer. Der Motor stammt vom chinesischen Hersteller Shineray



SWM RS/SM 500 R

NEU
48 PS
6090/6290 Euro



Entspannt	□ □ □ ■ □	Radikal
Spritztour	■ □ □ □ □	Reise
Günstig	■ □ □ □ □	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	1q, 501 cm³
Leistung	20 kW (27 PS)
Drehmoment	k. A.
Leergewicht	125 kg
Sitzhöhe	920 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Diese Supermoto gab's schon mal so ähnlich, als Husqvarna SM 510 R, und von ihr stammt auch der Einzylinder-Motor. 50er-Gabel und Federbein liefert der japanische Hersteller Kayaba, sowohl für die Supermoto als auch für das Sportenduro-Modell mit gleichem Hubraum und Rahmen, das SWM ihr zur Seite stellt. Die Supermoto rollt auf 17-Zöllern (Enduro: vorn 21, hinten 18) und bringt eine straßentauglichere Vorderradremse mit (320 statt 260 mm). Markteinführung Anfang 2016.

SWM RS 650 R

6490 Euro
NEU



Entspannt	□ □ □ ■ □	Radikal
Spritztour	□ ■ □ □ □	Reise
Günstig	■ □ □ □ □	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	1q, 600 cm³
Leistung	40 kW (54 PS) bei 7500/min
Drehmoment	53 Nm bei 6500/min
Leergewicht/Zuladung	156/181 kg
Sitzhöhe	900 mm
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Test in MOTORRAD	22/2015

Sie lief als erstes Modell der wiederauferstandenen Marke SWM vom Band. Mit gutem Grund, denn ihr 600er-Single stößt in eine Lücke: Kräftige, leichte, trotzdem auch straßentaugliche Wanderenduros sind selten geworden. Die SWM, mit weniger Leistung und deutlich niedrigerem Preis, zielt auf Fahrer jenseits des Spitzensports. Offroad ist die 600er mit Husky-Genen nach wie vor eine Macht, auf Asphalt schlägt sie sich ordentlich. Technik und Verarbeitung stimmen, der Preis sowieso.

Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144



SWM RS 650 Superdual



NEU

Preis: k. A.

Entspannt	□ □ □ ■ □	Radikal
Spritztour	□ □ □ ■ □	Reise
Günstig	■ □ □ □ □	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	1q, 600 cm^3
Leistung	40 kW (54 PS) bei 7500/min
Drehmoment	53 Nm bei 6500/min
Leergewicht	172 kg
Sitzhöhe	860 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	nicht gestestet

Auf der Mailänder Messe im November 2015 erstmals gezeigt, soll die vielversprechende Superdual im Frühsommer 2016 bei den Händlern stehen. Mit ihr spekuliert SWM auf ein Publikum, das sich derzeit mangels passender Motorräder verwaist sieht: auf Reisende mit echten Offroad-Ambitionen, die sich einen Untersatz mit wenig Gewicht, relativ einfacher Technik und vor allem großer Geländetauglichkeit wünschen. Das alles und noch mehr soll die Superdual leisten. Ihre Technik einschließlich Marzocchi-Gabel und Sachs-Federbein stammt weitgehend von der Hardenduro RS 650 R, wird aber für die Einsatzzwecke zwischen Reise und Offroad modifiziert, beispielsweise mit stärkeren Bremsen und einer moderaten Sitzhöhe von 860 mm. Der Preis steht noch nicht endgültig fest, soll aber deutlich unter 8000 Euro liegen. Zur durchdachten Serienausstattung gehören Windschild, Sturzbügel, Gepäckträger, Motorschutz und Hauptständer, Koffer und -träger gibt es als Zubehör. ABS kommt erst 2017.



Afrika ruft: Die Superdual von SWM ist tatsächlich mal eine geländegängige Reiseenduro. Sie setzt auf erprobte Komponenten, gute Verarbeitung und einen ansprechenden Look



SWM SM 650 R

6490 Euro

NEU



Entspannt	□ □ □ ■ □	Radikal
Spritztour	□ ■ □ □ □	Reise
Günstig	■ □ □ □ □	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	1q, 600 cm^3
Leistung	40 kW (54 PS) bei 7500/min
Drehmoment	53 Nm bei 6500/min
Leergewicht	159 kg
Sitzhöhe	910 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Die Supermoto-Variante der Hardenduro RS 650 R, mit gleichem Rahmen und Motor. 17-Zoll-Räder (statt 21 vorn, 18 hinten), eine deutlich größerer Bremsscheibe vorn (320 statt 260 mm) und eine veränderte Fahrwerksgeometrie trimmen sie mehr auf Straßenbetrieb. Schmal und hoch präsentiert aber auch sie sich, denn ihre Sportgene kann und will sie nicht verleugnen. Wie bei der Enduro arbeitet vorn eine voll einstellbare Marzocchi-Upside-down-Gabel, hinten ein Sachs-Federbein.

SYM Wolf SB250Ni

4099 Euro

48 PS



Entspannt	□ ■ □ □ □	Radikal
Spritztour	□ ■ □ □ □	Reise
Günstig	□ ■ □ □ □	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	1q, 249 cm^3
Leistung	18 kW (25 PS) bei 7500/min
Drehmoment	21 Nm bei 6500/min
Leergewicht/Zuladung	173/170 kg
Sitzhöhe	840 mm
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Test in MOTORRAD	9/2012

Während die 250er der Mitbewerber zu 300ern gewachsen sind, macht der stets dunkel gewandete Wolf auf Modellkonstanz. Das kann sich das nicht eben leichte, dafür gut ausgestattete Taiwan-Bike nicht mehr lange leisten – ohne ABS ist auch hier ab 2017 Schluss. Sitzposition und Reichweite sind ebenso langstrecken- wie alltagstauglich, zwei Scheibenbremsen verzögern ordentlich, Leistung wie Fahrwerk genügen dem Solisten. Mit zwei Personen sind die Grenzen aber bald erreicht.

www.sym-motor.de

TRIUMPH

Bei Triumph stehen 2016 eindeutig die Klassiker im Fokus. Die treten jetzt mit Wasserkühlung und mehr Hubraum an. So lassen sich aus den Antrieben deutlich mehr Pferdestärken herauskitzeln.

Herstellerprofil

Hauptsitz der Firma	**Hinkley/Großbritannien**
Gründungsjahr	**1886, seit 1902 Motorradbau**
Neuzulassungen in Deutschland bis Oktober 2015	**4839**
Händler in Deutschland	**65**

Bonneville T 120 und Thruxton 1200 heißen die neuen Retro-Ikonen im Triumph-Programm für 2016. Sie bilden die Speerspitze der neuen Klassik-Modelle, nach unten werden sie durch die **Street Twin** abgerundet. Die besitzt als einzige des Trios einen 900 cm^3 großen Zweizylinder mit Wasserkühlung, während ihre großen Schwestern 1200 cm^3 messende Aggregate zwischen ihren Rahmenrohren tragen. Egal, ob klein oder groß, einen Leistungs- und Drehmoment-Zuwachs verspricht Triumph für alle drei Modell-Typen. Den soll es auch für die zart renovierte **Speed Triple** geben, die 2016 als S- und R-Version bei den Händlern steht. Mehr als 100 Teile wurden rund um den 1050er-Motor geändert, zudem ein Elektronik-Paket nach aktuellstem Stand – inklusive Traktionskontrolle, verschiedenen Fahrmodi und Ride-by-Wire – installiert. Damit ist der Streetfighter ab Werk gut gerüstet fürs nächste Jahr. Das trifft auch auf die **Explorer-Enduros** zu. Die gibt es zur neuen Saison ähnlich wie die kleine Schwester Tiger 800 in zwei Grundversionen (Straße XR/Enduro XC) und darauf aufbauend weiteren Aussstattungsvarianten. Bei allen Explorer-Typen gleich: der bewährte, sämig voranschiebende 1215 cm^3-messende Dreizylinder als Antrieb.



Bitte pimpen. Für die neuen Klassik-Bikes bietet Triumph ab Werk Individualisierungs-Kits. So wird aus der Street Twin ein Scrambler



Mehr Dynamik gibt es für die Speed Triple, deren Motor zur neuen Saison umfangreich im Detail verfeinert wurde

www.triumphmotorcycles.de

Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144

Triumph Street Triple/R/RX

8640/9690/10 150 Euro

ABS

48 PS



Entspannt	■■■■■	Radikal
Spritztour	■■■■■	Reise
Günstig	■■■■■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: 670

Motorbauart, Hubraum	R3q, 675 cm³
Leistung	78 kW (106 PS) bei 11 850/min
Drehmoment	68 Nm bei 9750/min
Leergewicht/Zuladung	183/194 kg
Sitzhöhe	800 mm
Höchstgeschwindigkeit	226 km/h
Test in MOTORRAD	25/2013

Die Triumph Street Tiple ist ein gutes Beispiel dafür, dass weniger manchmal auch ganz viel mehr sein kann. Weniger Gewicht gepaart mit ausreichend Leistung und großer Handlichkeit zum Beispiel. Denn ein Motorrad definiert sich nicht über einzelne Aspekte, sondern über das komplette Paket. Und hier sucht die Street Triple ihresgleichen. Richtig schnell geht zum Beispiel hervorragend mit der kleinen Britin. Die Pferdestärken müssen nämlich nur wenig Motorradmasse vorantreiben. Hinzu kommt ein handliches, souveränes Fahrwerk, das bei den Modellen R und RX sogar komplett einstellbar ist. Die perfekte Basis für den schnellen Strich, wie nicht zuletzt der T-Cup zeigt, bei dem die Piloten mit bemerkenswerten Rundenzeiten auf Rennstrecken um Pokale und Punkte fighten. Genug der Rennerei, langsam kann die Street Triple auch. Die um hundert Euro günstigere 95 PS-Variante ist sogar stufenführerscheintauglich, weil auf 48 PS drosselbar. Sie ist eben ein echter Alleskönner.



Die Street Triple R wartet mit komplett einstellbarem Fahrwerk auf (links), bei der RX (unten) gibt es dazu noch radial montierte Bremssättel, einen roten Heckrahmen sowie einen Quickshifter als Serienausstattung



Triumph Daytona 675/R

12 800/14 260 Euro

ABS



Entspannt	■■■■■	Radikal
Spritztour	■■■■■	Reise
Günstig	■■■■■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: 691

Motorbauart, Hubraum	R3q, 675 cm³
Leistung	94 kW (128 PS) bei 12 500/min
Drehmoment	74 Nm bei 11 900/min
Leergewicht/Zuladung	184/195 kg
Sitzhöhe	820 mm
Höchstgeschwindigkeit	258 km/h
Test in MOTORRAD	11/2013

Auch wenn man Churchill nachsagt, sich für „no sports" stark gemacht zu haben, muss das ja nicht für alle Engländer gelten. Das sieht auch Triumph so, weshalb die Daytona die richtige Wahl für alle Schräglagen-Junkies mit anglophiler Prägung ist. Die Daytona setzt in der erweiterten Supersport-Klasse immer noch Bestwerte, hält die Gegner scheinbar mühelos auf Distanz. Ein Grund hierfür: ihr kräftiger 675er-Drilling. Der drückt unten rum ganz ordentlich voran, setzt sich hier deutlich von den kreischenden 600er-Vierzylinder-Sportlern ab. Zwar dreht er nicht ganz so hoch wie die Konkurrenz, bei dem mustergültigen Leistungs- und Drehmomentverlauf ist das aber nebensächlich. Und weil die Daytona nur wenig wiegt, dank Anti-Hopping-Kupplung stempelfreies Runterschalten erlaubt und sich ihr Fahrwerk mannigfaltig einstellen lässt, muss sie in ihrer Klasse eigentlich keine Gegner fürchten. Das gilt auch für die R-Variante, die besonders durch das Öhlins-Fahrwerk noch mehr Racing-Gene besitzt.



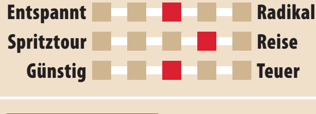
Edel: Die Daytona 675 R vertraut auf Fahrwerksware aus dem Hause Öhlins, die sich in allen Parametern verstellen lässt. Die und ihre Brembo-Bremszangen ergeben den Preisunterschied zur Basis-Triumph Daytona



Triumph Tiger 800 XC/XR



Entspannt	Radikal
Spritztour	Reise
Günstig	Teuer



MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **680**

Motorbauart, Hubraum	R3q, 799 cm³
Leistung	70 kW (95 PS) bei 9250/min
Drehmoment	79 Nm bei 7850/min
Leergewicht/Zuladung	218/220 kg
Sitzhöhe	840–860 mm
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Test in MOTORRAD	16+17/2015

Soll es lieber über Straßen gehen, oder darf es auch mal ein Abstecher über Schotterwege sein? Triumphs Antwort darauf heißt Tiger 800. Die gibt es in zwei Grundkonfigurationen. Die Modelle der XR-Baureihe (XR, XRx, XRa) legen mit ihren Gussfelgen klar den Fokus auf Asphalteinsätze. Zur Grundausstattung gehören jeweils verstellbare Lenker und Sitzbänke, Traktionskontrolle, ABS und Bordsteckdose. XRx und XRa bieten dazu noch weitere Extras, die Ausflüge mit der Straßen-Reiseenduro noch angenehmer machen. Ähnlich sieht die Unterteilung bei der XC-Reihe aus, die mit Speichenfelgen und 21 Zoll großem Vorderrad Geländeausflügen nicht abgeneigt ist. Auch bei ihr liegen die Unterschiede zwischen XC, XCx und XCa vor allem in unterschiedlichen Ausstattungen begründet. Die Grundkonfiguration ist wie bei den XR-Modellen gleich. Ebenfalls gleich ist der Reisekomfort auf allen Typen, die mit kommoder Sitzposition und entspanntem Kniewinkel lange Distanzen zum Genuss werden lassen.



Alles im Blick: Das Cockpit der Tiger 800-Baureihe informiert umfassend, samt Bordcomputer mit Lenkerbedienung. Unten die XR-Variante in der Basisversion, oben links die Gelände-XC als XCa mit Vollaussattung

Triumph Scrambler



Entspannt	Radikal
Spritztour	Reise
Günstig	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R2q, 865 cm³
Leistung	43 kW (59 PS) bei 6800/min
Drehmoment	69 Nm bei 4750/min
Leergewicht/Zuladung	230/200 kg
Sitzhöhe	825 mm
Höchstgeschwindigkeit	168 km/h
Test in MOTORRAD	6/2013

Die Scrambler basiert auf dem luftgekühlten Bonneville-Triebwerk, das hier allerdings nur 59 Pferde antraben lassen darf. Es bietet stattdessen etwas mehr Drehmoment bei deutlich niedrigerer Drehzahl. Wobei: Auf Performance kommt es im Sattel der Scrambler wirklich nicht an. Auch als Neufahrzeug umweht sie ein authentischer Geist, der die Brücke schlägt zum Aussehen altehrwürdiger Geländemotorräder. Ihr Motor schiebt dabei Traktor-gleich von unten an, erlaubt sogar gemäßigte Ausflüge über unbefestigtes Terrain. Zwar versorgt eine Einspritzanlage den Motor mit frischem Benzin-Luft-Gemisch, das war es aber schon in Sachen Moderne. Keine Euro 4, kein ABS, kein unnötiger Elektronik-Schnickschnack. Die Scrambler ist ein pures Motorrad. Und weil eben der Motor noch nicht nach der nächsten Abgasnorm auspufft und der Blockierverhinderer fehlt, ist die schicke Classic-Enduro in dieser Form ein Auslaufmodell. Aber neue Motoren stehen bei Triumph ja schon parat.



Der steckt ordentlich was weg: Der massive Motorschutz, der sich eng an die Rahmenrohre schmiegt, hat bei Schotterausflügen durchaus seine Berechtigung, hält Ungemach wirkungsvoll vom Antrieb fern

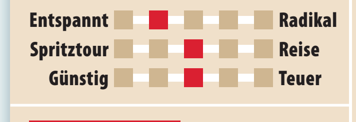


Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144

Triumph America/LT

9180/10 130 Euro
48 PS





Motorbauart, Hubraum	R2q, 865 cm^3
Leistung	45 kW (61 PS) bei 6800/min
Drehmoment	72 Nm bei 3300/min
Leergewicht/Zuladung	250/200 kg
Sitzhöhe	690 mm
Höchstgeschwindigkeit	172 km/h
Test in MOTORRAD	7/2011

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Auch in der America werkelt der 865 cm^3 große, luftgekühlte Zweizylinder der Classic-Modelle – hier allerdings als Antrieb eines Cruisers. Mit niedriger Sitzhöhe und relativ geringem Gewicht fühlen sich auch Anfänger auf der America sofort wohl. Wer nicht nur Kurztrips im Lastenheft stehen hat, findet mit der America LT die richtige Wahl. Deren Lederpacktaschen, der Windschild und die Sissybar für den Sozius sind die passenden Zutaten für entspannte, ausgedehnte Reisen zu zweit.

Triumph Speedmaster

9180 Euro
48 PS



Entspannt Radikal
Spritztour Reise
Günstig Teuer

Motorbauart, Hubraum	R2q, 865 cm^3
Leistung	45 kW (61 PS) bei 6800/min
Drehmoment	72 Nm bei 3300/min
Leergewicht/Zuladung	250/200 kg
Sitzhöhe	690 mm
Höchstgeschwindigkeit	152 km/h
Test in MOTORRAD	19/2011

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: 473

Ebenfalls klassisch luftgekühlt – wie die America-Modelle – kommt die Speedmaster daher. Die würzt ihren Auftritt mit ähnlichen Zutaten, gibt sich aber etwas reduzierter. Ihr gerader, flacher Lenker und der kurze Auspuff verleihen ihr den richtigen Look für Auftritte auf der Flaniermeile oder beim Bikertreff. Und die bekommen auch Motorrad-Frischlinge lässig hin, weil sich die Sitzbank schön erdnah gibt und das Motorrad zwischen ihren Beinen nicht zu viele Kilos mit sich rumträgt.

Triumph Street Twin



Preis: k. A.
NEU
ABS
48 PS

Entspannt	Radikal
Spritztour	Reise
Günstig	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R2q, 900 cm^3
Leistung	k. A.
Drehmoment	80 Nm bei 3200/min
Leergewicht/Zuladung	k. A.
Sitzhöhe	k. A.
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Alles neu macht nicht der Mai, sondern der Motor. Bei den für 2016 aktualisierten Retrobikes von Triumph schlägt das zweizylindrige Herz nun in einem Wassermantel. Der dafür nötige Kühler versteckt sich so gut das eben geht zwischen den vorderen Rahmenrohren. Die Street Twin ist der neue Einstieg in die Retrowelt von Triumph. Ihr 900 cm^3 großer Antrieb mobilisiert sattes Drehmoment, auf dem sich bequem über Landstraßen räubern lässt. Triumph beließ es aber nicht beim Motorupdate, sondern hat der Street Twin noch eine ganze Menge weiterer, neuer Features mit auf den Weg gegeben. Dazu zählen beispielsweise ein Ride-by-Wire, eine Traktionskontrolle, eine Anti-Hopping-Kupplung und ein ABS. Damit ist die Street Twin perfekt gerüstet, um viele neue Retro-Fans für sich zu begeistern. Die dürfen sich anhand dreier „Inspirations-Kits" (Scrambler, Brat Tracker, Urban) per Zubehör noch an der Street Twin austoben. Preis und detailierte Fahrzeugdaten waren bei Drucklegung noch nicht verfügbar.



Einmal kurz: Wer es lieber so mag, greift zum „Tail-Tidy-Heckumbau" als Bestandteil der Triumph-eigenen „Inspirations-Kits". Die beinhalten noch viele weitere Teile, mit denen sich die Street Twin individualisieren lässt



Triumph Speed Triple S/R



Preis: k. A.
ABS

Entspannt	Radikal
Spritztour	Reise
Günstig	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R3q, 1050 cm^3
Leistung	k. A.
Drehmoment	k. A.
Leergewicht/Zuladung	k. A.
Sitzhöhe	805 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Den muskulösen Straßenkämpfer ab Werk verkörpert kein Motorrad serienmäßig so sehr wie Triumphs Speed Triple. Zur neuen Saison trainierten die Briten dem feurigen Dreizylinder mehr Punch an, legten ihn für die Euro 4-Norm aus und unterzogen die Optik einigen Retuschen. Mehr Drehmoment und mehr Spitzenleistung sollen die 104 geänderten Teilen im Motor bringen. Daneben erhielten die normale, jetzt aufs S-Kürzel hörende Speed Triple sowie die noch edler ausgestattete R-Version eine Gasbetätigung per Ride-by-Wire, unterschiedliche Fahrmodi und eine an diese gekoppelte Traktionskontrolle. Brembo-Monoblocks sorgen nun bei beiden Typen für eine piekfeine Verzögerung. Die eingefassten Doppelscheinwerfer blicken für 2016 sichtbar aggressiver in die Umwelt, das an die Daytona 675 angelehnte Heck wirkt deutlich luftiger als beim Vorgänger. Allein der R-Variante vorbehalten sind Öhlins-Federelemente. Preise und Details der technischen Daten standen bei Drucklegung noch nicht fest.

Mehr Leistung und ein Plus beim Drehmoment verspricht Triumph für den 2016er-Jahrgang der Speed Triple. Dazu gibt es dann noch allerlei elektronische Helferlein wie Traktionskontrolle und Fahrmodi



Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144

Triumph Bonneville T 120/Black



Preis: k. A

NEU

ABS

Entspannt	■ ■ ■ ■ ■	Radikal
Spritztour	■ ■ ■ ■ ■	Reise
Günstig	■ ■ ■ ■ ■	Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: **keine Wertung**

Motorbauart, Hubraum	R2q, 1200 cm^3
Leistung	k. A.
Drehmoment	105 Nm bei 3100/min
Leergewicht/Zuladung	k. A.
Sitzhöhe	k. A.
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Auch bei der neuen Bonneville sorgt ein Wasserkühler für einen geregelten Temperaturhaushalt des Motors. Der wuchs in der aktuellen Konfiguration auf 1200 cm^3 Hubraum an. Der Lohn der Mühe: Schon bei niedrigen 3100 Umdrehungen wuchtet der Zweizylinder 105 Nm Drehmoment auf die Kurbelwelle. Da möchte man gerne direkt zum namensgebenden Salzsee in den USA aufbrechen, um ein paar Geschwindigkeitsrekorde zu brechen. Auch wenn das letztendlich nicht möglich sein sollte, viel Modernes, Neues hat Triumph auf jeden Fall in das neue Classic-Modell hineingepackt. Neben Assistenzsystemen wie ABS, Traktionskontrolle, einer Anti-Hopping-Kupplung und verschiedenen Fahrmodi gehört dazu auch eine Gasbetätigung per Ride-by-Wire. Glücklicherweise hat Triumph hier aber an einer alten Tugend festgehalten und die moderne Einspritz-Gemischfabrik im schicken Vergaser-Design gestaltet. Zur Drucklegung waren weitere technische Daten sowie die Preise noch nicht verfügbar.



Was aussieht wie ein Amal-Vergaser ist quasi nur die Verkleidung der Einspritzung, eben aktuelle Technik im Retrodesign. Das passt gut zur neuen Bonneville, die gekonnt Klassik und Moderne kreuzt



Triumph Thruxton/R



Preis: k. A.

NEU

ABS

Entspannt	■ ■ ■ ■ ■	Radikal
Spritztour	■ ■ ■ ■ ■	Reise
Günstig	■ ■ ■ ■ ■	Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: **keine Wertung**

Motorbauart, Hubraum	R2q, 1200 cm^3
Leistung	k. A.
Drehmoment	112 Nm bei 4950/min
Leergewicht/Zuladung	k. A.
Sitzhöhe	k. A.
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Jetzt wird es sportlich: Standardmäßig kommt auch bei der Thruxton der neue, wassergekühlte und 1200 cm^3 große Zweizylinder zum Einsatz. Für das Sondermodell mit dem Zusatzkürzel „R" packt Triumph aber noch einen oben drauf. Reduzierte Kurbelwellen-Schwungmasse, eine geänderte Airbox und eine höhere Verdichtung lassen das Drehmoment der Thruxton R auf 112 Nm bei 4950 Umdrehungen anwachsen. Doch nicht nur beim Motor unterscheiden sich die beiden Varianten. So verfügt die „R" über ein hochwertigeres Fahrwerk mit Upside-down-Gabel und Federbeinen mit Ausgleichsbehältern sowie Bremsen in Radialbauweise. Was wiederum beide Modelle eint, sind die rennmäßigen, unterhalb der oberen Gabelbrücke angeklemmten Lenkerstummel. Ebenfalls zur Ausstattung gehören ABS, Traktionskontrolle, Ride-by-Wire, Anti-Hopping-Kupplung sowie verschiedene Fahrmodi. Die Preise der beiden Thruxton-Versionen sowie weitere technische Daten standen bei Drucklegung noch aus.

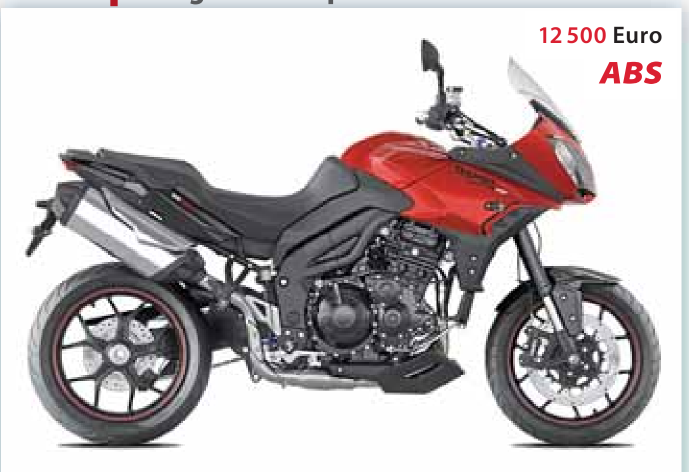


Lenkerstummel sorgen für eine sportlich Haltung. Runduhren mit integrierten, digitalen Displays bieten dem Thruxton-Treiber alle Infos. Nur die „R" verfügt über eine voll einstellbare Gabel von Showa



Triumph Tiger 1050 Sport

12 500 Euro
ABS



Entspannt	■	Radikal
Spritztour	■	Reise
Günstig	■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: 648

Motorbauart, Hubraum	R3q, 1050 cm³
Leistung	92 kW (125 PS) bei 9400/min
Drehmoment	104 Nm bei 4300/min
Leergewicht/Zuladung	235/222 kg
Sitzhöhe	830 mm
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Test in MOTORRAD	5/2014

Die Tiger 1050 Sport sieht zwar noch etwas nach Enduro aus, ihre Reifen im 17-Zoll-Format sind aber eindeutig Einsätzen auf der Straße zugetan. Hier verwöhnt die Triumph mit ihrem einstellbarem Fahrwerk, dem gut vorwärts drückenden Dreizylinder und ihrer hochwertigen Bremsanlage. Das serienmäßige ABS ist erstaunlicherweise abschaltbar, sonst nur bei Extremsportlern oder Enduros üblich. Prima: die Auspuffanlage aus Edelstahl und der 20-Liter-Tank für einen großen Aktionsradius.

Triumph Trophy SE

18 670 Euro
ABS



Entspannt	■	Radikal
Spritztour	■	Reise
Günstig	■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: 736

Motorbauart, Hubraum	R3q, 1215 cm³
Leistung	99 kW (134 PS) bei 8900/min
Drehmoment	120 Nm bei 6450/min
Leergewicht/Zuladung	315/239 kg
Sitzhöhe	800–820 mm
Höchstgeschwindigkeit	222 km/h
Test in MOTORRAD	7/2014

Bei der Trophy SE ist alles dabei für die große Reise. Das fängt bei der Traktionskontrolle an, reicht über Integralbremse und elektrisch einstellbares Fahrwerk bis zur Audioanlage. ABS ist selbstverständlich. Koffer und mit der beste Windschutz unter allen Tourern sind sowieso mit an Bord. Also nur noch aufsteigen und losfahren. Trotz hohem Gewicht erweist sich die Trophy SE in Fahrt als handlich, nur Schieben macht Mühe. Im MOTORRAD-Dauertest nervten Elektronikstörungen.

Triumph Tiger Explorer XC/XR

Preis: k. A.
ABS



Entspannt	■	Radikal
Spritztour	■	Reise
Günstig	■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: nicht bewertet

Motorbauart, Hubraum	R3q, 1215 cm³
Leistung	k. A.
Drehmoment	k. A.
Leergewicht/Zuladung	259/212 kg
Sitzhöhe	837–857 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Auch bei der Tiger Explorer heißt es: Asphalt oder Schotter? Ähnlich wie bei der kleinen Schwester Tiger 800 unterteilt sich die Modellpalette der Tiger Explorer 2016 in die Typen XC, XCx, XCa, XR, XRx und XRt. Und wie bei der 800er stehen die XR-Varianten mit ihren Gußfelgen für den Einsatz auf Landstraßen, während die XC-Versionen mit Speichenfelgen ausgerüstet sind und auch gerne über losen Untergrund räubern. XC und XR sind jeweils die Basis-Ausführungen, die mit einstellbarem WP-Fahrwerk und normalem ABS beim Händler stehen. Bei den anderen vier Modellen gibt es hier einen deutlichen Aufschlag in Form eines semiaktiven Fahwerks sowie ein für Kurven optimiertes Antiblockiersystem. Möglich wird das durch eine „Inertial Measurement Unit", die den Fahrzustand der Versionen XCx, XCa, XRx und XRt ständig überwacht. Auch der Motor wurde übearbeitet, Leistung, Drehmoment und Ansprechverhalten sollen gewonnen haben. Ebenfalls neu fürs Jahr 2016 ist eine Berganfahrhilfe.



Die Basisversionen der Tiger Explorer besitzen Fahrwerke von WP, bei den vier weiteren Varianten kommen semiaktive Federelemente zum Einsatz. Letztgenannte verfügen zudem über ein Kurven-optimiertes ABS



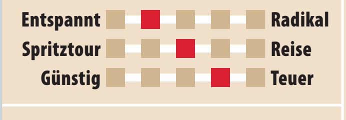
Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144

Triumph Thunderbird Commander/LT/Storm



17 190/18 490/16 490 Euro

ABS



MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R2q, 1699 cm³
Leistung	69 kW (94 PS) bei 5400/min
Drehmoment	151 Nm bei 3550/min
Leergewicht/Zuladung	348/232 kg
Sitzhöhe	700 mm
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Test in MOTORRAD	6/2014

Drei Donnervögel für jeden Geschmack. Im Mittelpunkt steht bei allen der dickste Zweizylinder im Serienmotorradbau. Der misst knapp 1700 cm³ und drückt in der puristischsten Thunderbird-Variante, der Storm, 156 Nm auf die Rolle. Etwas weniger Drehoment gibt es bei den anderen beiden Modellen, wobei der Maximalwert von 151 Nm immer noch aller Ehren wert ist. Mit Trittbrettern und dem deutlich geschwungeneren Lenker gegenüber der Dragbar-bewehrten Storm macht die Commander eindeutig auf Cruiser. Auf diesem Erscheinungsbild setzt die dritte Variante LT eins-zu-eins auf. Sie besitzt zudem Satteltaschen, einen großen Windschild und noch einen Scheinwerfer mehr an der Front. Ebenfalls nur der LT vorbehalten sind die schicken Drahtspeichenräder, bei denen sich 56 glänzende Speichen um die Verbindung zwischen Radnabe und Felgenbett kümmern. Für glänzende Augen beim Sozius sorgt dagegen die Sissybar, die den Komfortfaktor für den Mitfahrer spürbar erhöht.



Links oben sonnt sich die Thunderbird Commander, in der Mitte lehnt die Storm auf dem Seitenständer und unten wartet die LT auf den reisefreudigen Fahrer samt Sozius – für Touren bis zum Horizont und weiter



Triumph Rocket III Roadster



18 040 Euro

ABS

Entspannt – Radikal
Spritztour – Reise
Günstig – Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R3l, 2294 cm³
Leistung	109 kW (148 PS) bei 5750/min
Drehmoment	221 Nm bei 3250/min
Leergewicht/Zuladung	367/222 kg
Sitzhöhe	750 mm
Höchstgeschwindigkeit	193 km/h
Test in MOTORRAD	13/2013

Dicker kann keiner: Die Rede ist vom Antrieb der Rocket III. Der verteilt 2294 cm³ Hubraum auf drei Zylinder. Und die schieben das nicht eben leichtgewichtige Modell mächtig vorwärts. Drumherum packt Triumph ein Cruiser-Kleid. Das passt gut zur Rocket, bietet eine bequeme Sitzposition. Über den breiten Lenker lässt sich das Dickschiff verhältnismäßig leicht dirigieren. Zum Festhalten taugt die breite Stange auch – und zwar immer dann, wenn richtig Feuer durch die Brennräume tobt.

Vahrenkamp Diesel 462



ab 8990 Euro

48 PS

Entspannt – Radikal
Spritztour – Reise
Günstig – Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	1q, 462 cm³
Leistung	8 kW (11 PS) bei 3600/min
Drehmoment	26 Nm bei 2000/min
Leergewicht/Zuladung	182/168 kg
Sitzhöhe	750 mm
Höchstgeschwindigkeit	105 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Für Geräte wie die Vahrenkamp Diesel wird es langsam eng, rein zulassungstechnisch. Die Abgashürden ließen sich mit dem modernen Hatz-Diesel ja noch schaffen, aber Trommelbremsen und ABS sind schwer unter einen Hut zu bringen. Vahrenkamp in Melle baut daher seine Fahrzeuge nach Kundenwunsch auf zwar neue, aber bereits einmal zugelassene Enfield-Rahmen auf. Jedes ist dann ein individuell ausgestattes Unikat, gerne auch mit viel teurem Zubehör wie auf dem Bild oben.

www.teamvahrenkamp.de

Victory Gunner



13 490 Euro
ABS

Entspannt	□ ■ □ □ □	Radikal
Spritztour	□ ■ □ □ □	Reise
Günstig	□ □ ■ □ □	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1731 cm³
Leistung	65 kW (88 PS) bei 5300/min
Drehmoment	139 Nm bei 2800/min
Leergewicht/Zuladung	308/215 kg
Sitzhöhe	635 mm
Höchstgeschwindigkeit	193 km/h
Test in MOTORRAD	22/2015

Fettes Teil zum schlanken Preis – die günstigste Victory hat neben dem druckvollen 1700er-V2 wie in allen Victorys auch noch fette Reifen auf filigranen Guss-Speichenrädern und ABS in Serie. Die Sitzposition ist raumgreifend, Fahrwerk und Bremsen überzeugen. Mehr noch der Motor, der mit sattem Schub begeistert ohne durch Vibrationen zu nerven. Es geht mächtig voran, nur Kurven sollten in gemessenem Tempo und mit weiter Linienwahl angegangen werden, sonst fliegen die Funken.

www.victorymotorcycles.de

Victory Hammer S/8-Ball



17 850/15 550 Euro

Entspannt	□ □ □ ■ □	Radikal
Spritztour	□ ■ □ □ □	Reise
Günstig	□ □ □ ■ □	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: 463

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1731 cm³
Leistung	65 kW (88 PS) bei 5300/min
Drehmoment	139 Nm bei 2800/min
Leergewicht/Zuladung	319/213 kg
Sitzhöhe	673 mm
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Test in MOTORRAD	19/2015

Die martialische Hammer S war eine der ersten Victory in Deutschland, sie lieferte im MOTORRAD-Dauertest überzeugende Leistungen ab. Solche muss auch der Fahrer erbringen, um den 250er Hinterreifen in Schräglage zu zwingen, geradeaus beschleunigen ist mehr nach seinem Geschmack. Der Preisunterschied zur Gunner (links) ist schwer nachvollziehbar, zumal ABS nicht verfügbar ist. Als 8-Ball ganz in Schwarz muss auch die Hammer vorne mit nur einer Bremsscheibe auskommen.

Victory Vegas/8-Ball

13 990/13 450 Euro

Entspannt	□ ■ □ □ □	Radikal
Spritztour	□ ■ □ □ □	Reise
Günstig	□ □ ■ □ □	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1731 cm³
Leistung	65 kW (88 PS) bei 5300/min
Drehmoment	139 Nm bei 2800/min
Leergewicht/Zuladung	302/221 kg
Sitzhöhe	640 mm
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Test in MOTORRAD	12/2011

Beim Blick auf die Reifendimension am Vorderrad glauben Uneingeweihte zunächst an einen Druckfehler: 90/90-21. Schmal und groß, solcherlei findet sich üblicherweise auf ernsthaften Enduros, entsprechend groß ist die Auswahl an Stollenreifen für diese Dimension. Auf das glitzernde Gussrad der Vegas passt ein feinprofilierter Straßenreifen besser, sei sie nun schwarz als 8-Ball oder rot wie in der Standardvariante. Schmale Vorderräder, idealerweise weit weg vom Fahrer am Ende einer langen Gabel verbaut, sind bei dieser Sorte Motorrad zwar in erster Linie Stilmittel, sorgen aber auch für geringes Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage. Allerdings mangelt es beim Bremsen geradeaus auch an Aufstandsfläche, weshalb das fehlende ABS hier durchaus vermisst wird. Dafür geht die auch hinten recht moderat bereifte Vegas echt easy ums Eck bis es, genau, ziemlich früh kratzt. Dann lieber gelassen auf der Drehmomentwoge reiten und entspannt dem Horizont entgegencruisen.

Dieses Prachtstück von Motor liefert genug Druck in allen Lebenslagen, Drehfreude ist naturgemäß nicht seine Domäne. Die 8-Ball in Schwarz spart 540 Euro, beide sparen sich bislang noch das ABS



Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144

Victory High Ball



Entspannt □ □ □ □ ■ Radikal
Spritztour □ ■ □ □ □ Reise
Günstig □ □ ■ □ □ Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1731 cm^3
Leistung	65 kW (88 PS) bei 5300/min
Drehmoment	139 Nm bei 2800/min
Leergewicht/Zuladung	313/210 kg
Sitzhöhe	635 mm
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Test in MOTORRAD	20/2012

Tank und Reifen farblich im Partnerlook, wo gibt es das sonst noch? Die der Gunner sehr ähnliche High-Ball vereint klassischen Look mit Anklängen bei Hot Rod und Dreißigerjahre-Straßenkreuzern, gepaart mit einem Ape-Hanger, wie ihn sonst nur Customizer verbauen. Die Arme in Schulterhöhe waagerecht nach vorne gereckt, fühlen sich die rund 140 Newtonmeter noch zorniger an. Ob Frack oder Fransenjacke, auf der High-Ball macht jedes Outfit eine gute Figur, nur Retro muss es sein.

Victory Judge



Entspannt □ □ □ ■ □ Radikal
Spritztour □ ■ □ □ □ Reise
Günstig □ □ ■ □ □ Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1731 cm^3
Leistung	65 kW (88 PS) bei 5300/min
Drehmoment	139 Nm bei 2800/min
Leergewicht/Zuladung	313/210 kg
Sitzhöhe	658 mm
Höchstgeschwindigkeit	193 km/h
Test in MOTORRAD	14/2013

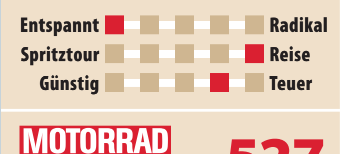
Warum heißt ein Motorrad Judge, der Richter? Egal, wichtiger wäre zu klären, was diese Victory von den anderen unterscheidet. Die kleinen 16-Zoll-Räder entsprechen Gunner und High-Ball, der Motor ebenso. Eine andere Anordnung von Fußrasten, Lenker und Tank ergibt eine eigenständige Sitzposition, der Fahrer sitzt über den Tank gespannt zum weit entfernten Lenker, bereit zum nächsten Ampelduell. Dazu passt auch die Startnummer, der Soziusplatz weniger.

Victory Cross Country/Tour



21 000/23 300 Euro

ABS



Entspannt		Radikal
Spritztour		Reise
Günstig		Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: 527

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1731 cm^3
Leistung	62 kW (84 PS) bei 4800/min
Drehmoment	137 Nm bei 2500/min
Leergewicht/Zuladung	361/256 kg
Sitzhöhe	667 mm
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Test in MOTORRAD	26/2010

Die vier Modelle auf dieser Seite bilden die Tourenfraktion aus dem Hause Victory. Brückenrahmen und Schwinge sind aus Aluminium, nicht aus Stahl wie bei den anderen Victorys. Ihre extravaganten Ansaugwege, der V2 saugt sich seine Atemluft durch den vorderen Teil des Rahmens, und eine geänderte Abstimmung lassen sie auf dem Papier etwas weniger kräftig dastehen. Die reduziertere Cross Country zeigt analog zu vergleichbaren Harley-Modellen eng anliegende Koffer und eine Art Batwing-Verkleidung, lenkerfest, mit gekürzter Scheibe. Ein Radio mit MP3-Player sorgt für Unterhaltung auf langen Highway-Etappen, durch die Schutzbügel pfeift der Wind. Das Modell Tour trägt dann ein beleuchtetes Top-Case hinter dem Soziusplatz und kommt so auf 155 Liter Stauraum. Die Trittbretter für die Sozia sind verstellbar, die Besatzung schützt eine hohe Tourenscheibe, den Fahrer zusätzliche Beinschilder. Tempomat und Griffheizung überraschen in diesem Umfeld dann niemanden mehr.



Das Rote links im Bild ist ein Bagger – er trägt Bags am Heck, als stylistische Einheit mit dem Heckfender, vulgo Hinterradschutzblech. Zum Tour(er), im unteren Bild zu sehen, wird die Cross Country durch Topcase, Beinschützer und hohe Scheibe





Victory Magnum



22 600 Euro

ABS

Entspannt		Radikal
Spritztour		Reise
Günstig		Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1731 cm^3
Leistung	62 kW (84 PS) bei 4800/min
Drehmoment	137 Nm bei 2500/min
Leergewicht/Zuladung	361/234 kg
Sitzhöhe	654 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	18/2014

Überraschend agil und präzise ließe sich die stattliche Magnum bewegen, konstatierte der Fahrbericht in MOTORRAD zur Vorstellung der Magnum. Das bedarf der Erwähnung, bei einem derart schweren Trumm mit extragroßem 21 Zoll-Vorderrad. Eben jenes, ein geändertes Schutzblech vorne, gekürzte Federwege, ein Ape-Hanger wie bei der High-Ball und amtliche 100 Watt aus sechs Lautsprechern unterscheiden die Magnum von der Cross Country, von der sie abstammt.

Victory Vision



24 900 Euro

ABS

Entspannt		Radikal
Spritztour		Reise
Günstig		Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1731 cm^3
Leistung	61 kW (83 PS) bei 5200/min
Drehmoment	137 Nm bei 2500/min
Leergewicht/Zuladung	413/229 kg
Sitzhöhe	673 mm
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Test in MOTORRAD	15/2009

Die futuristisch gestylte Vision war der erste Fullsize-Tourer von Victory. Über die Jahre wurde sie modellgepflegt, bekam ABS und kommt für 2016 nur in schwarz, hat dabei ihren Zusatz „Tour" eingebüßt. Angesichts üppiger Ausstattung von Sitzheizung über Tempomat, Musikanlage und elektrisch verstellbarer Scheibe bis hin zur luftgefederten Hinterachse hätte sie den gewiss verdient. So wundert es nicht, dass trotz Aluminiumrahmen mehr als 400 Kilogramm Kampfgewicht zusammenkommen.

Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144

YAMAHA

Das Engagement der vergangenen Jahre zahlt sich aus: Yamaha ist zurück auf einem der vorderen Ränge, im Sport, hinsichtlich der Modell-Palette und nicht zuletzt, was die Zulassungszahlen angeht.

Herstellerprofil

Hauptsitz der Firma	**Iwata/Japan**
Gründungsjahr	**1887, seit 1955 Motorradbau**
Neuzulassungen in Deutschland bis Oktober 2015	**11 290**
Händler in Deutschland	**377**

Die neue R1 war DAS Yamaha-Highlight 2015. Mit ihr will man 2016 wieder in die Superbike-WM einsteigen. Das überstrahlt vieles andere, für die Entwicklung der Marke mindestens ebenso Wichtige. Zum Beispiel, dass sich Yamaha bei den **Neuzulassungen** gegenüber dem Vorjahr um **fast ein Fünftel steigern** konnte. Auffällig auch deshalb, weil der Gesamtmarkt nur um gute 5,5 Prozent zulegte. So etablierte sich Yamaha, Stand Oktober 2015, mit 11 290 neu zugelassenen Maschinen und 11,7 Prozent Marktanteil auf dem zweiten Rang hinter BMW. Im Vorjahr stand man im Herbst nur auf Position fünf, und 2013 hatte man sich im Herbst mit nur sechs Prozent des Marktes zufrieden geben müssen. Was für ein Comeback. **Woran liegt´s?** In der Hauptsache sicher an den MT-Modellen, die sich in all ihren Varianten bombig verkaufen. Ist also nur folgerichtig, dass Yamaha genau da nachlegt: **MT-03 und MT-10** runden nach unten und oben das Angebot ab, **zwei neue XSR** ergänzen es. **Beste Erfolgsaussichten** also auch für 2016? Ja, aber: In der breiten Modell-Palette finden sich auch viele angejahrte Maschinen, und einige kämen, wenn weiter ohne ABS, übers Jahr 2016 nicht hinaus. Viel getan also von Yamaha. Aber immer noch viel zu tun.



Oben die neue MT-10 mit R1-Motor: Darth Vader reborn mit Neonfelgen? Links: XSR 900 in klassischem Farbdekor und mit ABS



Mehr als 70 000 MT-Modelle hat Yamaha in Europa schon verkauft. Jetzt will man die 125er-Aufsteiger mit der MT-03 ködern

www.yamaha-motor.de

Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144

Yamaha WR 250 R

7295 Euro
48 PS



Entspannt	□□□■□	Radikal
Spritztour	□■□□□	Reise
Günstig	□□□■□	Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	1q, 250 cm³
Leistung	23 kW (31 PS) bei 10 000/min
Drehmoment	24 Nm bei 8000/min
Leergewicht/Zuladung	134/185 kg
Sitzhöhe	930 mm
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h
Test in MOTORRAD	22/2012

„Keine Kompromisse", schreibt Yamaha zur WR 250 R. Heißt: Die Kleine soll alles andere als ein Alleskönner sein, aber was sie kann, soll sie richtig gut können: Als „ultimativer Freizeitsportler" Spaß machen. Die Anlagen dafür hat die kleine Enduro: drehwilliger und kräftiger DOHC-Single mit vier Titanventilen, Alu-Rahmen nach Vorbild der Wettbewerbs-Maschinen, voll einstellbare Federelemente, steife Upside-down Gabel, und eine ordentliche Bremse – freilich ohne ABS.

Yamaha MT-03

4995 Euro
NEU
ABS
48 PS



Entspannt	□■□□□	Radikal
Spritztour	□■□□□	Reise
Günstig	□■□□□	Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R2q, 321 cm³
Leistung	31 kW (42 PS) bei 10 750/min
Drehmoment	29 Nm bei 9000/min
Leergewicht/Zuladung	168/158 kg
Sitzhöhe	780 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Der Bezeichnung nach erweitert die MT-03 zwar die Familie von Yamahas Erfolgsmodellen, dem Wesen nach aber ist die kleine MT nichts anderes als eine unverkleidete R3. Die Leistungsdaten des Motors sind identisch, er ist eher Sportmotor als Meister des Drehmoments. Auch Rahmen, Federelemente, Räder und Bremsen der beiden Modelle entsprechen einander. Die Ergonomie der MT-03 fällt dank breiterem Lenker und aufrechterer Sitzposition alltagstauglicher aus als die der R3.

Yamaha YZF-R3

5495 Euro
ABS
48 PS



Entspannt	□□■□□	Radikal
Spritztour	□■□□□	Reise
Günstig	□■□□□	Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R2q, 321 cm³
Leistung	31 kW (42 PS) bei 10 750/min
Drehmoment	29 Nm bei 9000/min
Leergewicht/Zuladung	169/157 kg
Sitzhöhe	780 mm
Höchstgeschwindigkeit	177 km/h
Test in MOTORRAD	14/2015

Präsentiert zum vergangenen Modelljahr als Verbinder zwischen YZF-R 125 und YZF-R6, hat die R3 auf Anhieb überzeugt. Zum einen optisch dicht an Yamahas stärkeren Supersportlern, zum anderen als Beispiel einer lobenswerten Philosophie von Qualitätsorientierung, auch Maschinen mit kleinerem Hubraum so zu bauen, dass sie nicht weniger ernst zu nehmen sind als eine 600er oder 1000er. So macht die R3 Lust, und zwar nicht in erster Linie auf mehr. Sondern genau aufs Gebotene.

Yamaha SR 400

5795 Euro
48 PS



Entspannt	■□□□□	Radikal
Spritztour	□■□□□	Reise
Günstig	□□■□□	Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	1q, 399 cm³
Leistung	17 kW (23 PS) bei 6500/min
Drehmoment	27 Nm bei 3000/min
Leergewicht/Zuladung	174/150 kg
Sitzhöhe	785 mm
Höchstgeschwindigkeit	128 km/h
Test in MOTORRAD	2/2015

Sie war in Europa ja schon einmal tot, die SR. Als 500er nämlich verschwand sie 1999. Dann kam der klassische Single vor zwei Jahren als 400er wieder. Nun aber droht erneut das Aus. Ohne ABS bleibt der SR nur noch 2016, um Nostalgiker mit ihrer luftgekühlten Einzylindrigkeit einzunehmen, mit ihrem zeitlos, klassischen Stil, ihrem Kickstarter. Selbst aufs Wesentliche konzentriert, erinnert sie auch uns immer wieder ans Wesentliche: Die größte Leistung ist in PS sowieso nicht zu messen.

Yamaha YZF-R6

12 595 Euro



Entspannt	□□□□■	Radikal
Spritztour	□■□□□	Reise
Günstig	□□□■□	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: 638

Motorbauart, Hubraum	R4q, 599 cm^3
Leistung	91 kW (124 PS) bei 14 500/min
Drehmoment	66 Nm bei 10 500/min
Leergewicht/Zuladung	189/186 kg
Sitzhöhe	850 mm
Höchstgeschwindigkeit	270 km/h
Test in MOTORRAD	21/2015

Lieben oder lassen. 600er-Sportler sind nicht jedermanns Sache, das zeigt ein Blick in die Zulassungsstatistik. Bis Oktober 2015 verkaufte sich die R6 118 Mal, Rang 153. Und lag damit noch vor der Konkurrenz von Triumph oder Honda. Das extreme Wesen der R6 resultiert aus der Kombination von drehzahlgierigem Motor, scharfem Handling und eng gefalteter Sitzposition. Genau das braucht es, um da zu funktionieren, wo sich das Sportgerät R6 nun mal am wohlsten fühlt: auf der Rennstrecke.

Yamaha XJ6

6995 Euro

ABS
48 PS



Entspannt	□■□□□	Radikal
Spritztour	□□■□□	Reise
Günstig	□■□□□	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: 604

Motorbauart, Hubraum	R4q, 600 cm^3
Leistung	57 kW (78 PS) bei 10 000/min
Drehmoment	60 Nm bei 8500/min
Leergewicht/Zuladung	210/190 kg
Sitzhöhe	785 mm
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Test in MOTORRAD	15/2013

Wer mehr Verkleidung braucht, hat was zu verbergen. Oder will sich selbst verstecken. Etwa vor Wind und Wetter. Nicht mit der nackten XJ. Die liefert's pur: sich selbst und alle Fahreindrücke. Ansprechende Fahrleistungen und unkompliziertes Handling machen die Mittelklasse-Maschine als Alltags-Allrounder interessant. Bei aller Agilität offeriert die XJ6 ordentlichen Komfort. Ausgewogen und funktional, bietet sie einfach gute Unterhaltung und ist dazu einfach und gut zu unterhalten.

Yamaha XJ6 Diversion/F

7495/7995 Euro

ABS
48 PS



Entspannt	□■□□□	Radikal
Spritztour	□□■□□	Reise
Günstig	□■□□□	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: 622

Motorbauart, Hubraum	R4q, 600 cm^3
Leistung	57 kW (78 PS) bei 10 000/min
Drehmoment	60 Nm bei 8500/min
Leergewicht/Zuladung	220/180 kg
Sitzhöhe	785 mm
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Test in MOTORRAD	18/2014

Sie trauen sich nicht nackt auf die Straße und wollen keine halben Sachen? Dann: XJ6 Diversion F ABS. Bedeutet: alle guten Eigenschaften der Schwestermodelle und dazu noch gut angezogen, sprich, vollverkleidet. Oder doch lieber nur Halbschale, also die Diversion ohne F? Was beide bieten: laut MOTORRAD-Dauertest beste Langläufer-Qualitäten, einen laufruhigen Vierzylinder mit gleichmäßiger Kraftentfaltung, moderate Sitzhöhe, gute Ergonomie, überschaubare Folgekosten.

Yamaha XT 660 R

6995 Euro

48 PS



Entspannt	□□■□□	Radikal
Spritztour	□□■□□	Reise
Günstig	□□■□□	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: 530

Motorbauart, Hubraum	1q, 660 cm^3
Leistung	35 kW (48 PS) bei 6000/min
Drehmoment	58 Nm bei 5250/min
Leergewicht/Zuladung	184/183 kg
Sitzhöhe	865 mm
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Test in MOTORRAD	22/2015

Die gute alte Einzylinder-Enduro, schnörkellose und Moden-resistente Verkörperung eines Versprechens: Ich bringe dich überall hin und, auch nicht unwichtig, von überall wieder weg. Im Fall der Einzylinder-Enduro XT 660 sogar mit ordentlich Reichweite und leidlich Sitzkomfort. Im Allround-Alltag sicher wichtiger als Spitzenleistung und das präziseste Fahrwerk. Insofern ist sich die XT über vier Jahrzehnte treu geblieben, zäh, robust, zuverlässig. Aber auch: immer noch ohne ABS.

Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144

Yamaha XT 660 X



7395 Euro
48 PS

Entspannt	□	□	■	□	□	Radikal
Spritztour	□	□	■	□	□	Reise
Günstig	□	□	■	□	□	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **526**

Motorbauart, Hubraum	1q, 660 cm^3
Leistung	35 kW (48 PS) bei 6000/min
Drehmoment	58 Nm bei 5250/min
Leergewicht/Zuladung	189/185 kg
Sitzhöhe	875 mm
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Test in MOTORRAD	9/2007

Es hilft nicht immer, Hersteller-Sprüchen zu glauben. Sie führen manchmal in die Irre. Etwa, wenn Yamaha behauptet, die X sei "härter als der Asphalt", man habe den kraftvollen Single „mit kompromissloser Supermoto-Technologie kombiniert." Denn wenn die X eines ist, dann ein Kompromiss, und zwar kein harter, sondern ein umgänglicher. Von der Enduro unterscheiden sie im Wesentlichen: strafferes Fahrwerk, 17-Zöller, steife Aluschwinge und größere Bremsscheibe vorn.

Yamaha XT 660 Z Ténéré/ABS



7995/8495 Euro
ABS optional
48 PS

Entspannt	□	□	■	□	□	Radikal
Spritztour	□	□	□	■	□	Reise
Günstig	□	□	■	□	□	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **585**

Motorbauart, Hubraum	1q, 660 cm^3
Leistung	35 kW (48 PS) bei 6000/min
Drehmoment	58 Nm bei 5500/min
Leergewicht/Zuladung	211/185 kg
Sitzhöhe	895 mm
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Test in MOTORRAD	23/2013 (ABS)

Mit oder ohne ABS? Die Entscheidung sollte im Fall der Ténéré auch im Hinblick auf den primären Einsatzzweck erfolgen. Erstens verfügt das Fahrwerk der Variante ohne ABS über um fünf Zentimeter längere Federwege. Zweitens ist das System der Ténéré nicht abschaltbar, was die ABS-Version eher als straßenorientiert qualifiziert. Die mit konventioneller Bremse zielt eher aufs Gelände. Beide zeichnen sich aus durch Robustheit, Reichweite und Sitzkomfort, der Single ist ausreichend stark.

Yamaha MT-07/Moto Cage



6395/7195 Euro
ABS
48 PS

Entspannt	□	□	■	□	□	Radikal
Spritztour	□	□	■	□	□	Reise
Günstig	□	■	□	□	□	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **647**

Motorbauart, Hubraum	R2q, 690 cm^3
Leistung	55 kW (75 PS) bei 9000/min
Drehmoment	68 Nm bei 6500/min
Leergewicht/Zuladung	182/173 kg
Sitzhöhe	805 mm
Höchstgeschwindigkeit	207 km/h
Test in MOTORRAD	20/2014

Reihenzweizylinder mit 270 Grad Hubzapfenversatz und anständig Druck, vergleichsweise wenig Gewicht, scharfes Handling, noch schärferer Preis, dazu moderate Unterhaltskosten, das kam an: Die MT-07 etablierte sich als bestverkaufte Maschine der Marke und setzte sich auf Rang zwei der allgemeinen Zulassungsstatistik fest. Gab es die Möglichkeit, die MT-07 weiter zu verbessern? Ja, gab's. Genau diese Möglichkeit hat Yamaha genutzt und dem Erfolgs-Modell ABS nicht weiter nur als Option, sondern in Serie verpasst. Wieso denn nicht gleich, muss man da fast fragen. Von Anfang an mit Antiblockiersystem ausgestattet war die Variante Moto Cage, die die MT-07 ein bisschen extrovertierter stylen und in Richtung Stunt-Riding aufpeppen sollte, und zwar mit knallrotem Vorderrad, Kühlerschutz, Handprotektoren und einem am Rahmen um den Motor verschraubten Stahlrohrkäfig. Technisch ist die Moto Cage nicht anders als die „normale" MT-07, Fahrwerksgeometrie und Motordaten sind dieselben.



Links die Standard-MT-07, unten die Moto Cage. Das auf dem Lenker montierte LCD-Display bietet Geschwindigkeit, Drehzahl, Tankuhr, Gang und Temperatur, wird aber leicht vom Tankrucksack verdeckt



Yamaha XSR 700/60th Anniversary



7495/7795 Euro
NEU
ABS
48 PS

Entspannt	■	Radikal
Spritztour	■	Reise
Günstig	■	Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R2q, 690 cm³
Leistung	55 kW (75 PS) bei 9000/min
Drehmoment	68 Nm bei 6500/min
Leergewicht/Zuladung	186/179 kg
Sitzhöhe	815 mm
Höchstgeschwindigkeit	207 km/h
Test in MOTORRAD	24/2015

Es sind ja oft die kleinen Dinge, die den großen Unterschied machen. Und so ist das auch bei der Mitte 2015 präsentierten XSR 700. Die auch MT-07 Retromodernscrambleresque heißen könnte, wenn das nicht so ein sperriger Begriff wäre. Er trifft zumindest, was sich in der XSR treffen soll: Scrambler, Gestern, Heute, Morgen. Weshalb Yamaha das Design auch nicht „klassisch" nennen möchte, sondern „zeitlos". Stilistisch soll sich die XSR an den altehrwürdigen Twin XS 650 anlehnen, vorgestellt 1969 und noch immer ein Hingucker mit vielen Fans. Die Technik in der Retro-Hülle, erhältlich in den Tönen Forest Green und Garage Metal, also Grün und Silber, (und in Geburtstags-Gelb, siehe XSR 900) ist allerdings ganz up to date, sie stammt von der MT-07. Wie gut. So nämlich gibt's zu Stummelauspuff, gekröpftem Lenker, Alutank, rundem Digitalinstrument und klassischem Scheinwerfer eine absolut nicht gestrige Zutat, den drehmomentstarken 75-PS-Zweizylinder, der schon die MT-07 zum Gewinner macht.



Das also kommt raus, wenn sich das Erbe der Vergangenheit und die Zukunft in einer Maschine vergegenwärtigen. Am Instrument ist zumindest die runde Form ganz und gar klassisch, pardon, zeitlos



Yamaha FZ8/Fazer8

8850/9195 Euro
ABS



Entspannt	■	Radikal
Spritztour	■	Reise
Günstig	■	Teuer

MOTORRAD
1000-Punkte-Wertung: **623**

Motorbauart, Hubraum	R4q, 779 cm³
Leistung	78 kW (106 PS) bei 10 000/min
Drehmoment	82 Nm bei 8000/min
Leergewicht/Zuladung	216/194 kg
Sitzhöhe	815 mm
Höchstgeschwindigkeit	218 km/h
Test in MOTORRAD	25/2013

Yamahas Claim zu FZ8 und Fazer8 bringt es auf den Punkt: „Leistungssportler mit Allroundqualitäten" sollen die beiden sein, und zumindest nach einer umfassenden Renovierung vor drei Jahren können die beiden Achter mit dem Anspruch locker umgehen. Für viele Größen passend die Sitzposition, fein dosierbar die kräftigen Bremsen und mit vorbildlichen Manieren der Reihenvierzylinder, lässt sich das Fahrwerk in Federbasis und Zugstufe anpassen und bietet anders als bei früheren Modellen keinen Anlass mehr zur Kritik. Ruhige und lange Landstraßenfahrten, schnelle Autobahnetappen oder sportliche Anwandlungen: „Die Fazer lässt so ziemlich alles mit sich anstellen", urteilte MOTORRAD im Test, und das gilt für die unverkleidete FZ8 nicht weniger. Kein großer Unterschied im Charakter, es werden nur die Prioritäten etwas anders gesetzt. Tendiert die Fazer mit Halbschale etwas weiter Richtung Allround, geht die nackte FZ ein Stück mehr Richtung flotte Sonntagmorgenrunde.



Die beiden 1000er-FZ- und Fazer-Modelle hat Yamaha dieses Jahr gestrichen und stattdessen die MT-10 eingeführt. Steuern nun FZ8 und Fazer8 ebenfalls auf ihr Ende zu?



Yamaha MT-09 Tracer



9595 Euro
ABS

Entspannt	■ □ ■ □ □ (Position 3)	Radikal
Spritztour	■ □ □ ■ □ (Position 4)	Reise
Günstig	■ □ ■ □ □ (Position 3)	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: 679

Motorbauart, Hubraum	R3q, 847 cm³
Leistung	85 kW (115 PS) bei 10 000/min
Drehmoment	88 Nm bei 8500/min
Leergewicht/Zuladung	210/180 kg
Sitzhöhe	845 mm
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Test in MOTORRAD	5/2015

Mit den konventionellen Tourern ist es ja ein bisschen wie mit holzbraunen Schrankwänden und der farblich passenden Sitzgarnitur in beige: Viele wollen gar nicht so alt werden, dass sie so was gut finden. Bitte sehr: MT-09 Tracer. Kein Tourer. Aber tourentauglich: 18-Liter-Tank, in der Höhe variabler Fahrersitz, in drei Positionen arretierbarer Windschild, drei vorprogrammierte Motorkennfelder, abschaltbare Traktionskontrolle, Hauptständer und: ABS. Aber: keine Langeweile, denn Rahmen, Fahrwerksgeometrie und Cross-plane-Dreizylinder der Tracer sind dieselben wie bei den übrigen MT-09-Modellen. So gelingt ihr der Spagat zwischen Tour, Sport und Alltag. Sie ist, in einem neudeutschen Wort, ein Crossover-Bike. Handlich, quirlig, günstig konnte sie auch den MOTORRAD-Vergleichstest in Heft 18/2015 gewinnen. Kommt ja nicht von ungefähr, wenn die Kollegen der Tracer die Qualitäten eines „Musterschülers" attestieren. Der Top-Test qualifiziert sie in Heft 5/2015 als die „bessere MT-09".



Mit Koffern wird die Tracer nicht schöner. Aber praktischer. Und das passt zu ihrem Naturell. Wobei: Sie kann ja eben nicht nur Reise und praktisch. Und das macht sie so reizvoll



Yamaha XSR 900/60th Anniversary



9495/9765 Euro
NEU
ABS

Entspannt	■ □ ■ □ □ (Position 3)	Radikal
Spritztour	■ □ ■ □ □ (Position 3)	Reise
Günstig	■ □ □ ■ □ (Position 4)	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R3q, 847 cm³
Leistung	85 kW (115 PS) bei 10 000/min
Drehmoment	88 Nm bei 8500/min
Leergewicht/Zuladung	195/170 kg
Sitzhöhe	830 mm
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Ein cooles Straßenmotorrad im Retro-Design. Sagt Yamaha. Von der XSR 700. Soll aber ebenfalls gelten für die XSR 900. Selber Gedanke, selbe Herangehensweise: Nimm die technische Basis der MT-Bestseller und gestalte eine Maschine drumrum, die ohne viel Plastikfirlefanz auskommt und nicht modern, sondern klassisch-modern, respektive „zeitlos" wirkt. Ist mit der XSR 900 so die schönere MT-09 gelungen? Mit der 900er zumindest ist, das jetzt mal so ganz unter uns, die schönere XSR gelungen. Die Fahreigenschaften werden den sehr, sehr guten der MT-09-Modelle sehr stark ähneln. Das Fahrgefühl allerdings könnte auf der Sport-Heritage-Maschine ein ganz anderes sein. Nicht schlechter. Anders! Weil dann doch irgendwie die Vergangenheit mitfährt, die gute alte Zeit und der Respekt vor den Ahnen. Wem das zu rührselig erscheint, soll sich halt von diesem Dreizylinder niederringen und emotional gefangen nehmen lassen. Denn darum geht's der XSR: emotional gefangen nehmen.



Zum 60. Yamaha-Jubiläum gibt es die neue XSR für 300 Euro Aufpreis auch in der Sonderlackierung „King-Kenny". Wer Gelb oder Kenny Roberts nicht mag, kann Mattgrau oder „Rock Slate" (unten) ordern



Yamaha MT-09/Sport Tracker/Street Rally

8395/8995/8995 Euro

ABS



Entspannt	Radikal
Spritztour	Reise
Günstig	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **647**

Motorbauart, Hubraum	R3q, 847 cm³
Leistung	85 kW (115 PS) bei 10 000/min
Drehmoment	88 Nm bei 8500/min
Leergewicht/Zuladung	191/174 kg
Sitzhöhe	815 mm
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Test in MOTORRAD	23/2015

Wieso das Rad immer wieder neu erfinden, wenn man erkannt hat, dass es rund am besten läuft? Und wieso als Hersteller ganz viele Modelle anbieten, die nichts miteinander zu tun haben, wenn man erkennt, dass es da ein Konzept gibt, von dem sich unzählige Varianten ableiten lassen? Das Konzept: MT-09. Die Grundlagen: drehfreudiger, bäriger 850er Dreizylinder, astrein dosierbare ABS-Bremse, sauber abgestimmtes Getriebe, entspannte Sitzposition, handliches Fahrwerk, und ein attraktiver Einstandspreis. Die Varianten: das Basismodell MT-09, schon kurz nach Erscheinen Gewinner beim MOTORRAD Alpen Masters, nämlich Sieger der Kategorie „Fun". Oder soll es lieber die optisch rustikalere Sport Tracker mit ihren Scrambler-Anleihen sein? Dritte Version: die Street Rally, mit Handprotektoren, Gabelabdeckung und seitlichen Lufthutzen stilistisch von Supermoto-Maschinen beeinflusst. Sport Tracker wie Street Rally werden von Yamaha-Vertragshändlern auf Basis der MT-09 mit Werksteilen aufgebaut.



Welche, bitte, ist denn welche? Ganz links die Basis mit neongelben Rädern, daneben die Sport Tracker mit Startnummernschildern, die Street Rally versteht Yamaha selbst als „sportliche MT"



Yamaha XV 950/R/Racer

8695/8995/9395 Euro

NEU
ABS
48 PS



Entspannt	Radikal
Spritztour	Reise
Günstig	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	V2q, 942 cm³
Leistung	38 kW (52 PS) bei 5500/min
Drehmoment	80 Nm bei 3000/min
Leergewicht/Zuladung	247/206 kg
Sitzhöhe	690 mm
Höchstgeschwindigkeit	163 km/h
Test in MOTORRAD	15/2014

Man könnte die XV für einen Chopper halten oder einen Cruiser. Yamaha selbst führt sie als „Sport Heritage", sportliches Erbe. Weitere Charakterisierung: „Born with Performance", mit Leistung geboren. Mit welcher denn? 52 PS, 80 Newtonmeter. Hört sich erstmal nicht so überragend an. Geht aber voll in Ordnung, weil die Leistung der XV-Modelle in Zahlen allein nicht zu fassen ist. Und der Punch des altgedienten V2 geht wie sein Sound ebenfalls in Ordnung. Das eigentliche Potenzial der kleinen XV aber liegt woanders: Mit Minimalismus und puristischer Optik bietet sie die ideale Basis für Umbauten aller Couleur, vorexerziert von Yamahas Yard-built-Programm. Die Modellvariante R trägt neben Sitzbezug in Wildlederoptik und Lackstreifen am Tank einstellbare Federelemente mit Ausgleichsbehälter. Die hat auch die neue Racer, die einen Mix aus Café Racer und Low Rider verkörpern soll. Weitere Zutaten: Clip-On-Lenker, zurückverlegte Rasten, Einzelsitz mit Höcker, knapper Lampenschirm.



Das Gold an den Öhlins-Dämpfern, die optional angeboten werden, passt am besten zur gelben Jubiläums-Lackierung im Kenny-Roberts-Stil. Die ihrerseits kleidet die Racer-Variante der XV 950

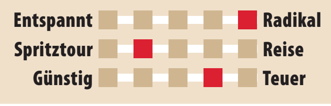


Yamaha YZF-R1/60th Anniversary/M

18 495/19 495/23 195 Euro **ABS**



Entspannt	■■■■■ (5/5)	Radikal
Spritztour	■■■■■ (2/5)	Reise
Günstig	■■■■■ (4/5)	Teuer



1000-Punkte-Wertung: **702**

Motorbauart, Hubraum	R4q, 998 cm^3
Leistung	147 kW (200 PS) bei 13 500/min
Drehmoment	112 Nm bei 11 500/min
Leergewicht/Zuladung	199/189 kg
Sitzhöhe	855 mm
Höchstgeschwindigkeit	299 km/h
Test in MOTORRAD	8/2015

Ist die R1 die beste Yamaha? Kaum zu sagen: die Beste wofür? Außer Frage steht, dass sie nicht die Beliebteste ist. Markenintern rangiert sie auf Rang vier hinter drei MT-Modellen. Außer Frage aber steht auch, dass das für einen so radikalen Supersportler ein verdammt respektables Ergebnis bedeutet. Denn die R1, Ende 2014 mit viel Tamtam präsentiert – der Anfang einer neuen Zeitrechnung, eine neue Art zu denken, eine Revolution auf der Rennstrecke – will ja gar nicht die Massen bedienen und Everybodys Darling sein. Sie ist die sportlichste, die potenteste, kompromissloseste und modernste Yamaha, ein Racer in ganz enger Anlehnung an die Technologie, die Yamaha auch im MotoGP ganz nach vorne brachte. Es ist die Renn-DNA von Rossis und Lorenzos YZR-M1, von der auch die Serienmaschine profitiert. Zum 60. Jubiläum bringt Yamaha eine Version in schwarzgelber Speedbloc-Lackierung mit Akrapovič-Schalldämpfer. In begrenzter Stückzahl verfügbar ist die Rennstrecken-Variante R1M mit Öhlins-Fahrwerk und Karbonverkleidung.





Serienmäßig mit allem ausgestattet, was ein Rennfahrer braucht, behauptet Yamaha von der R1M. Unter anderem meint das eine drahtlose Schnittstelle zu einem Android-Tablet. Was das nicht meint: Talent

Yamaha MT-10



Preis: k. A.

NEU

ABS

Entspannt						Radikal
Entspannt				■		Radikal
Spritztour		■				Reise
Günstig			■			Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R4q, 998 cm^3
Leistung	k. A.
Drehmoment	k. A.
Leergewicht/Zuladung	k. A.
Sitzhöhe	k. A.
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Na klar. Man müsste am Verstand zweifeln, wenn nicht passiert wäre, was mit der MT-10 nun passiert. Dass Yamaha die MT-Baureihe um einen Vierzylinder ergänzt? Nein. Dass Yamaha die MT-Baureihe um diesen Vierzylinder ergänzt, den der R1 nämlich. Und dass Yamaha diesen Granaten-Motor also nicht in nur ein einziges Motorrad sperrt. Für die große MT, verfügbar ab Juni 2016, hat man die Verdichtung des Motors von 13:1 auf 12:1 zurückgenommen und ihn neu abgestimmt. Im unteren und mittleren Drehzahlbereich soll davon das Drehmoment profitieren. Auch sonst lehnt sich die MT-10 technisch an die R1 an, Fahrwerk und Federung basieren auf denen des Supersportlers, der Radstand ist beinahe derselbe. Spricht alles für viel gut kontrollierbare Kraft und präzises Handling. Wofür aber spricht das Design der Frontmaske? Dafür, dass Yamaha sich was traut. Nämlich zu polarisieren mit dem bösen Blick der beiden LED-Scheinwerfer. Wann kommt der erste Yard-built-Umbau?



Multifunktions-Cockpit inklusive einstellbarem Schaltblitz. Farben: Race Blu (links), Night Fluo (unten) und Tech Black. Ach ja, zur Ausstattung der MT-10 zählt auch: ein Tempomat



Yamaha XT 1200 Z/ZE Super Ténéré/Worldcrosser

12 995/15 495/ 14 195/16 995 Euro

ABS



Entspannt						Radikal
Entspannt		■				Radikal
Spritztour				■		Reise
Günstig			■			Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: 698

Motorbauart, Hubraum	R2q, 1199 cm^3
Leistung	82 kW (112 PS) bei 7250/min
Drehmoment	117 Nm bei 6000/min
Leergewicht/Zuladung	265/205 kg
Sitzhöhe	845 mm
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Test in MOTORRAD	18/2015

Über 500 Kilometer Reichweite. Das kann im Niemandsland ein Segen sein. Es kann aber auch zur Plage werden, weil einem die beste Entschuldigung für häufige Pausen fehlt. Auf der großen Ténéré nicht. Wenn es unter ihren ausgewogenen Qualitäten eine gibt, die heraus sticht, dann ist es, wie in MOTORRAD 18/2015 herausgestellt, ihr „betont bequemer Arbeitsplatz". Was bei der 1200er-XT auch durch ein kleines Ausstattungsdetail ergänzt wird: Tempomat. Bei aller Größe besticht die gute Handlichkeit, der praktisch reaktionsfreie Kardan und der Motor – mit ausreichend Leistung, aber noch mehr mit deren kultivierter Abgabe. Als ZE bietet die Ténéré unter anderem ein auch in Fahrt elektronisch einstellbares Fahrwerk, das mit über 80 Setup-Varianten noch mehr Komfort und Reisetauglichkeit bringt. Die Ausstattungs-Variante „Worldcrosser", zu haben in Verbindung mit der Z und der ZE, umfasst ein Kit aus Rahmen-, Gabel- und Kardan-Protektor, Motorschutz und Seitenverkleidungen in Karbon und Alu.



Drei Modelle, vier Preise? Nicht wirklich. Denn die Worldcrosser-Variante ist sowohl aufbauend auf der normalen Super-Ténéré als auch auf Basis der ZE mit dem elektronischen Fahrwerk zu haben



Yamaha XJR 1300/Racer

10 295/11 495 Euro



Entspannt	■	Radikal
Spritztour	■	Reise
Günstig	■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R4q, 1251 cm³
Leistung	72 kW (98 PS) bei 8000/min
Drehmoment	108 Nm bei 6000/min
Leergewicht/Zuladung	240/210 kg
Sitzhöhe	820 mm
Höchstgeschwindigkeit	213 km/h
Test in MOTORRAD	17/2015

Obwohl Yamaha sie zum vergangenen Jahr stilistisch aufgehübscht hat – schlanker Tank, neue Seitendeckel, abgespecktes Heck –, ist die XJR 1300 ein Dino im Modellprogramm, das klassische Vierzylinder-Bigbike. Das Schöne daran? Sie schwimmt ganz oben auf der Retrowelle, ohne selbst Retro zu sein. Sie macht nicht extra auf alt und gestrig und vintage. Sie ist's und ist genau deshalb aktuell. „Authentisch" wird so was gern genannt und „echt". Die XJR, echt ein Riesen-Brocken mit Riesen-Hubraum, Riesen-Drehmoment und Riesen-Durchzug. Im letzten Gang von Orts- auf Höchstgeschwindigkeit? Hahn auf und los. Mit kleiner Lampenmaske, Lenkerstummeln und kurzem Frontfender debütierte 2015 die XJR 1300 Racer, eine Version inspiriert von einigen Umbauten aus Yamahas Customizing-Programm „Yard-built". Für das ist die XJR mit ihrem Doppelschleifenrahmen und klassischem Layout prädestiniert, weil sich so gut wie alles draus machen lässt. Muss Yamaha ihr nur noch ABS und Euro 4 gönnen.



Rundinstrumente mit echten Zeigern, Vierzylinder mit echter Luftkühlung. Lebensbejahend gelb kostet je 400 Euro extra. Alternativ gibt's für beide Varianten Midnight Black und Mattgrau



Yamaha FJR 1300 A/AE/AS

NEU ABS

Preis: k. A.



Entspannt	■	Radikal
Spritztour	■	Reise
Günstig	■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: keine Wertung

Motorbauart, Hubraum	R4q, 1298 cm³
Leistung	108 kW (146 PS) bei 8000/min
Drehmoment	138 Nm bei 7000/min
Leergewicht	289 kg
Sitzhöhe	805–825 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Test in MOTORRAD	nicht getestet

Neu? Von außen ist nichts zu sehen, aber die FJR 1300 hat nach 15 Jahren nun tatsächlich ein Sechsganggetriebe mit „langem" sechstem Gang bekommen, die neue Anti-Hopping-Kupplung hilft beim Gangwechsel. Hinzu kommt schräglagenabhängiges LED-Kurvenlicht und ein neu gestaltetes Cockpit. Nichts ändert sich an tollem Komfort, effizientem Windschutz und seidig laufendem Vierzylinder. Die AE kommt mit elektronisch verstellbarem Fahrwerk, die AS mit automatisiertem Getriebe.

Yamaha XVS 1300 A Midnight Star

9495 Euro



Entspannt	■	Radikal
Spritztour	■	Reise
Günstig	■	Teuer

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung: **483**

Motorbauart, Hubraum	V2q, 1304 cm³
Leistung	54 kW (73 PS) bei 5500/min
Drehmoment	106 Nm bei 4000/min
Leergewicht/Zuladung	304/209 kg
Sitzhöhe	690 mm
Höchstgeschwindigkeit	174 km/h
Test in MOTORRAD	3/2007

Ein Cruiser, die Midnight Star. To cruise heißt im Deutschen so viel wie einfach herumfahren, sich treiben lassen, Ausflüge zum reinen Vergnügen unternehmen ohne sonstiges Ziel, ohne weiteren Sinn und Zweck. Weg von Hetze und Leistungsdruck und Müssen und Sollen. Nix Performance, einfach mal loslassen und laufen lassen. Dazu passen die angenehme Sitzposition, das komfortable Fahrwerk und der ruhige Puls des 1300er-V2. Fehlt was? Wie wäre es mit ABS für die Verbundbremse?

Yamaha XVS 1300 Custom

11 495 Euro



Entspannt	Radikal	Motorbauart, Hubraum	V2q, 1304 cm³
Spritztour	Reise	Leistung	54 kW (73 PS) bei 5500/min
Günstig	Teuer	Drehmoment	103 Nm bei 3000/min
		Leergewicht/Zuladung	293/220 kg
MOTORRAD		Sitzhöhe	670 mm
		Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
1000-Punkte-Wertung:	keine Wertung	Test in MOTORRAD	13/2014

Mattgrau ist das neue Schwarz. Und die XVS trägt, richtig, das neue Schwarz. Die Aluguss-Räder, vorne 21 Zoll, hinten mit 210er-Reifen, der V2 und der Doppelschleifenrahmen des Flachgabel-Choppers tragen allerdings weiterhin Midnight Black, also das alte Schwarz. Auf der Yamaha-Website steht zur Custom: „zum Umbau bestens geeignet". Man kann aber auch alles lassen, wie es ist: 670 Millimeter Sitzhöhe, weit vorn montierte Rasten, gut 100 Nm aus 1304 Kubik, sauberer Zahnriemen.

Yamaha Vmax

19 495 Euro

ABS



Entspannt	Radikal	Motorbauart, Hubraum	V4q, 1679 cm³
Spritztour	Reise	Leistung	147 kW (200 PS) bei 9000/min
Günstig	Teuer	Drehmoment	167 Nm bei 6500/min
		Leergewicht/Zuladung	310/190 kg
MOTORRAD		Sitzhöhe	775 mm
		Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
1000-Punkte-Wertung:	627	Test in MOTORRAD	20/2015

Ja, ja, sie ist eine Ikone, eine Ansage, Kult, Kraft ohne Ende. Sie sei „das ultimative Muscle-Bike des 21. Jahrhunderts" behauptet Yamaha so unbescheiden, wie die Vmax selbst auftritt. Angelehnt ans Original von 1985 ist sie die Verkörperung von Muskeln auf Rädern – dicke Muskeln, sehr dicke: 1680er-V4, nominell 200 PS und auf hundert in 2,7 Sekunden. Das ist die eine Seite. Die andere: Ride by Wire, ABS und ein viel besseres Handling als die gefährlich wackelige Vmax aus den 80ern.

Yamaha XV 1900 A Midnight Star

16 295 Euro



Entspannt	Radikal	Motorbauart, Hubraum	V2q, 1854 cm³
Spritztour	Reise	Leistung	66 kW (90 PS) bei 4750/min
Günstig	Teuer	Drehmoment	155 Nm bei 2500/min
		Leergewicht/Zuladung	347/203 kg
MOTORRAD		Sitzhöhe	705 mm
		Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
1000-Punkte-Wertung:	keine Wertung	Test in MOTORRAD	19/2014

Man muss nicht in falsches Mitleid verfallen. Ach, könnte man klagen, sieben Zentner Maschine, dieses ganze Eisen, dieses ganze Gewicht – der arme Motor, der das alles bewegen muss. Und dann sieht man den Motor und spürt ihn, und es ist klar: So wie er ist – ein uriger, kollossaler Stoßstangen-Langhuber mit Vierventilköpfen, Doppelzündung und Ausgleichswellen – ist er in genau dieser Maschine bestens aufgehoben. Bremsen? Kräftig, aber ohne ABS-Unterstützung im Verbundsystem.

ZPmoto ZPsport 449

22 430 Euro

NEU

48 PS



Entspannt	Radikal	Motorbauart, Hubraum	1q, 449 cm³
Spritztour	Reise	Leistung	13 kW (18 PS) bei 6500/min
Günstig	Teuer	Drehmoment	k. A.
		Leergewicht/Zuladung	130/180 kg
MOTORRAD		Sitzhöhe	860 mm
		Höchstgeschwindigkeit	k. A.
1000-Punkte-Wertung:	keine Wertung	Test in MOTORRAD	16/2012

Mit klassischer Optik in der Tradition der MZ-Geländemaschinen aus Zschopau, ist die handgefertigte 450er eine Wanderenduro im feinsten Sinn. Einspritzung, Scheibenbremsen und der wassergekühlte Einzylinder von Gas Gas machen sie ebenso alltags- wie zukunftstauglich. Geringes Gewicht und ein für handzahmen Druck bei niedrigen Drehzahlen abgestimmter Motor sorgen für Traktion auch bei artgerechter Haltung abseits des Asphalts. Eine Preziose zum stolzen Preis.

www.zpmoto.de

Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 144

Ihre YAMAHA -Vertragshändler

09669 Frankenberg
Jörg Brandtstädter
Motorrad-Fachgeschäft
Badstraße 22
Tel. 037206/2895
Fax 037206/5444
jb-motorraeder@t-online.de
www.motorrad-brandtstaedter.de

12059 Berlin
FUHRMANN MOTOR GmbH
Weserstraße 111–117
Tel. 030/682487-90
Fax 030/682487-86
info@fuhrmann-motor.de
www.fuhrmann-motor.de

12524 Berlin
Motorrad-Center Yamaha Mücke
Besenbinderstraße 21
Tel. 030/6729348
Fax 030/6729347
info@yamaha-muecke.com
www.yamaha-muecke.com

14943 Luckenwalde
Baumann u. Walbrach GbR
Potsdamer Straße 57a
Tel. 03371/610056
Fax 03371/620007
info@yamaha-tf.de
www.yamaha-tf.de

31311 Uetze
Team Voiges GmbH
Dammstraße 35
Tel. 05173/92141
Fax 05173/92142
info@yamaha-voiges.de
www.Yamaha-Voiges.de

48231 Warendorf
Zweirad-Center Dahlhues
Andreasstraße 39
Tel. 02581/633735
Fax 02581/781750
verkauf@zweiraddahlhues.de
www.zweiraddahlhues.de

49143 Bissendorf
Fahrzeug-Center Schriewer GmbH
Gewerbepark 15, 17, 17a
Tel. 05402/6428-0
Fax 05402/6428-28
bissendorf@schriewer.de
www.schriewer.de

50933 Köln
Motorrad Emonts GmbH
Melatengürtel 18
Tel. 0221/95421-20
Fax 0221/95421-222
info@motorrad-emonts.de
www.motorrad-emonts.de

60386 Frankfurt
Holgers Zweirad-Shop GmbH
Hanauer Landstraße 551
Tel. 069/410001
Fax 069/40149612
holgers-zweirad-shop@t-online.de
www.holgers-zweirad-shop.de

64285 Darmstadt
Rainer Nagel Zweiradsport
Heidelberger Straße 185
Tel. 06151/293648
Fax 06151/294395
info@yamaha-darmstadt.de
www.yamaha-darmstadt.de

66763 Dillingen
Motorrad Klein GmbH
Röntgenstraße 5
Tel. 06831/73140
Fax 06831/701121
info@yamaha-klein.de
www.yamaha-klein.de

67133 Maxdorf
Zweiradtechnik Lambert GdbR
Rudolf-Diesel-Straße 6
Tel. 06237/9795151
Fax 06237/9795152
lambert.m@t-online.de
www.motorrad-lambert.de

69181 Leimen
M.A.D. Motorräder
Olpenitzer Straße 6
Tel. 06224/9687000
Fax 06224/919418
info@mad-motorrad.de
www.mad-motorrad.de

70567 Stuttgart
Zweirad Walz OHG
Steinbrunnenstraße 30-32
Tel. 0711/161600
Fax 0711/1616016
info@zweirad-walz.de
www.zweirad-walz.de

71701 Schwieberdingen
Motorrad Noller
Markgröninger Straße 28
Tel. 07150/31191
Fax 07150/34350
info@motorradnoller.de
www.motorradnoller.de

72636 Frickenhausen
Zweirad Bernsee
Inh. Hartmut Bernsee
Daimlerstraße 3
Tel. 07022/41875
Fax 07022/904072
Zweirad.Bernsee@t-online.de
www.zweirad-Bernsee.de

73728 Esslingen
MK Cycle Shop Inh. A. Knauf
Ulmer Straße 38/3
Tel. 0711/2739500
Fax 0711/27395014
info@mk-cycle-shop.de
www.mk-cycle-shop.de

74589 Satteldorf
Scheiterlein GmbH
Hengstfelderstraße 2
Tel. 07955/2325
Fax 07955/3462
zweirad@scheiterlein.de
www.scheiterlein.de

74889 Sinsheim
PROMOTEC GmbH
Neulandstraße 22
Tel. 07261/947272
Fax 07261/947273
info@promotec-motorrad.de
www.promotec-motorrad.de

76857 Münchweiler
Motorrad-Haus Hahn
Hauptstraße 81
Tel. 06346/5410
Fax 06346/5682
yamaha-hahn@t-online.de
www.yamaha-hahn.de

82166 Gräfelfing
Tommy Wagner Motorrad GmbH
Lochhamer Schlag 13
Tel. 089/8980070
Fax 089/89800710
info@tommy-wagner.info
www.tommy-wagner.com

84034 Landshut
Motorrad Maier GmbH & Co. KG
Renatastraße 8
Tel. 0871/922010
Fax 0871/9220133
info@motowelt.de
www.motowelt.de

85640 Putzbrunn
Motopoint
Mangfallstraße 1
Tel. 089/6062603
Fax 089/6062605
info@motopoint-yamaha.de
www.motopoint-yamaha.de

88213 Ravensburg
MOTOYAMA GmbH Motorrad-Center
Zuppingerstraße 2
Tel. 0751/5579108
Fax 0751/5579109
info@motoyama.de
www.motoyama.de

93333 Neustadt/Donau
Motorradhaus Schweiger GmbH
Grasiger Weg 20-22
Tel. 08402/552
Fax 08402/1379
info@motorcyclefun.de
www.motorrad-schweiger.de

Weitere Vertragshändler finden Sie unter www.yamaha-motor.de

MOTORRÄDER IN DEUTSCHLAND Daten, Messwerte, Preise

Marke/Modell	Motor, Kraftübertragung												Fahrwerk					
	Motorkonfiguration[1]	Bohrung/Hub [mm]	Hubraum [cm³]	Gassteuerung/Ventile	Leistung [kW (PS)]	Nenndrehzahl [1/min]	Drehmoment [Nm]	bei Drehzahl [1/min]	Verdichtung	Zahl der Gänge	Hinterradantrieb[2]	Abgasreinigung[3]	Rahmenbauart/Werkstoff[4]	Federweg vorn/hinten [mm]	Bremsen vorn/hinten[5]	ABS[6]	Radstand [mm]	Lenkkopfwinkel [° gegen Horizontale]
APRILIA																		
SL 750 Shiver ABS	V2q	92,0/56,4	750	dohc/4	70 (95)	9000	79	7250	10,9	6	Ke	G-Kat	Gr/S	120/130	2S/S	●	1440	65,1
SMV 750 Dorsoduro	V2q	92,0/56,4	750	dohc/4	67 (91)	8750	82	4500	10,9	6	Ke	G-Kat	Gr/S	160/155	2S/S	●	1505	66,1
NA 850 Mana GT ABS	V2q	88,0/69,0	839	ohc/4	56 (76)	8000	73	5000	10,0	7	Ke	G-Kat	Gr/S	120/125	S/S	●	1465	66,0
RSV4 RF	V4q	78,0/52,3	999	dohc/4	148 (201)	13 000	115	10 500	13,6	6	Ke	G-Kat	Br/A	120/130	2S/S	●	1435	64,0
RSV4 RR	V4q	78,0/52,3	999	dohc/4	148 (201)	13 000	115	10 500	13,6	6	Ke	G-Kat	Br/A	120/130	2S/S	●	1435	64,0
Tuono V4 1100 Factory	V4q	81,0/52,3	1077	dohc/4	129 (175)	11 000	120	9000	13,0	6	Ke	G-Kat	Br/A	120/130	2S/S	●	k. A.	65,3
Tuono V4 1100 RR	V4q	81,0/52,3	1077	dohc/4	129 (175)	11 000	120	9000	13,0	6	Ke	G-Kat	Br/A	120/130	2S/S	●	k. A.	65,3
Caponord 1200 ABS	V2q	106,0/67,8	1197	dohc/4	92 (125)	8250	115	6800	12,0	6	Ke	G-Kat	Gr/S	167/150	2S/S	●	1555	66,0
Caponord 1200 ABS Travel Pack	V2q	106,0/67,8	1197	dohc/4	92 (125)	8250	115	6800	12,0	6	Ke	G-Kat	Gr/S	170/150	2S/S	●	1555	63,0
Caponord 1200 ABS Rally	V2q	106,0/67,8	1197	dohc/4	92 (125)	8000	115	6800	12,0	6	Ke	G-Kat	Gr/S	170/150	2S/S	●	1575	62,6
Dorsoduro 1200 ABS/ATC	V2q	106,0/67,8	1197	dohc/4	96 (131)	8700	115	7200	12,0	6	Ke	G-Kat	Gr/S	160/155	2S/S	●	1528	65,1
BENELLI																		
BN 251	1q	72,0/61,2	249	dohc/4	18 (25)	9000	21	7000	11,2	6	Ke	G-Kat	Gr/S	120/115	S/S	–	1385	k. A.
BN 302	R2q	65,0/45,2	300	dohc/4	28 (38)	12 000	27	9000	12,0	6	Ke	G-Kat	Gr/S	135/137	2S/S	○	1410	65,5
Tornado 302	R2q	65,0/45,2	300	dohc/4	26 (35)	12 000	27	9000	12,0	6	Ke	G-Kat	Gr/S	120/130	2S/S	●	1410	k. A.
Leoncino	R2q	69,0/66,8	500	dohc/4	35 (48)	8500	45	4500	11,5	6	Ke	G-Kat	Gr/S	135/145	2S/S	●	1450	k. A.
TRK 502	R2q	69,0/66,8	500	dohc/4	35 (48)	8500	45	4500	11,5	6	Ke	G-Kat	Gr/S	145/138	2S/S	●	1535	k. A.
BN 600 GT	R4q	65,0/45,2	600	dohc/4	62 (84)	11 000	57	8100	11,5	6	Ke	G-Kat	Gr/S	123/123	2S/S	○	1470	k. A.
BN 600 R	R4q	65,0/45,2	600	dohc/4	60 (82)	11 500	52	10 500	11,5	6	Ke	G-Kat	Gr/S	120/123	2S/S	○	1480	66,0
TNT 899	R3q	88,0/49,2	898	dohc/4	88 (120)	9500	88	8000	12,5	6	Ke	G-Kat	Br/S	120/120	2S/S	–	1443	66,0
TnT R 160	R3q	88,0/62,0	1131	dohc/4	116 (158)	10 200	120	8400	12,5	6	Ke	G-Kat	Br/S	120/120	2S/S	–	1443	65,5
TreK 1130	R3q	88,0/62,0	1131	dohc/4	92 (125)	9000	115	5000	11,6	6	Ke	G-Kat	Gr/S	150/144	2S/S	–	1515	65,0
TreK 1130 Amazonas	R3q	88,0/62,0	1131	dohc/4	92 (125)	9000	112	5000	11,6	6	Ke	G-Kat	Gr/S	175/180	2S/S	–	1530	65,0
BETA																		
Alp 200	1q	66,0/58,2	199	ohc/2	11 (15)	7800	k. A.	k. A.	9,4	5	Ke	k. A.	Es/S	170/180	S/S	–	1357	64,0
Urban 200/Spezial	1q	66,0/58,2	199	ohc/4	10 (14)	7000	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	Ke	k. A.	Es/S	170/185	S/S	–	1345	k. A.
Alp 4.0	1q	79,0/71,2	349	ohc/4	20 (27)	7500	28	6250	9,5	6	Ke	k. A.	Ds/S	220/220	S/S	–	1410	k. A.
M4	1q	79,0/71,2	349	ohc/4	20 (27)	7500	28	6250	9,5	6	Ke	k. A.	Ds/S	220/220	S/S	–	1410	k. A.
BIMOTA																		
Tesi 3D RaceCafe	V2q	88,0/66,0	803	ohc/2	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	11,0	6	Ke	G-Kat	Br/A	k. A.	2S/S	●	1390	k. A.
Tesi 3D Naked	V2q	98,0/71,5	1078	ohc/2	72 (98)	7750	98	6750	11,3	6	Ke	G-Kat	Br/A	115/130	2S/S	–	1390	69,5
DBX 1100	V2q	98,0/71,5	1078	ohc/2	70 (95)	7700	100	6200	11,3	6	Ke	G-Kat	Gr/S+A	210/200	2S/S	–	1560	63,0
DB8 Italia	V2q	106,0/67,9	1198	dohc/4	119 (162)	9250	130	8000	12,5	6	Ke	G-Kat	Gr/S+A	120/120	2S/S	–	1435	65,0
Impeto	V2q	106,0/67,9	1198	dohc/4	119 (162)	9250	130	8000	12,5	6	Ke	G-Kat	Gr/S+A	k. A.	2S/S	●	1430	k. A.
BMW																		
G 310 R	1q	80,0/62,0	313	dohc/4	25 (34)	9500	28	7500	10,6	6	Ke	G-Kat	Gr/S	140/131	S/S	●	1374	64,9
F 700 GS	R2q	82,0/75,6	798	dohc/4	55 (75)	7300	77	5300	12,0	6	Ke	G-Kat	Gr/S	170/170	2S/S	●	1562	64,0
F 800 GS	R2q	82,0/75,6	798	dohc/4	63 (85)	7500	83	5750	12,0	6	Ke	G-Kat	Gr/S	230/215	2S/S	●	1578	64,0
F 800 GS Adventure	R2q	82,0/75,6	798	dohc/4	63 (85)	7000	83	4000	12,0	6	Ke	G-Kat	Gr/S	230/215	2S/S	●	1578	64,0
F 800 GT	R2q	82,0/75,6	798	dohc/4	66 (90)	8000	86	5800	12,0	6	Zr	G-Kat	Br/A	125/125	2S/S	●	1514	63,8
F 800 R	R2q	82,0/75,6	798	dohc/4	66 (90)	8000	88	5900	12,0	6	Ke	G-Kat	Br/A	125/125	2S/S	●	1526	64,0
S 1000 R	R4q	80,0/49,7	999	dohc/4	118 (160)	11 000	112	9250	12,0	6	Ke	G-Kat	Br/A	120/120	2S/S	●	1439	65,4
S 1000 RR	R4q	80,0/49,7	999	dohc/4	146 (199)	13 500	113	10 500	13,0	6	Ke	G-Kat	Br/A	120/120	2S/S	●	1425	66,5
S 1000 XR	R4q	80,0/49,7	999	dohc/4	118 (160)	11 000	112	9250	12,0	6	Ke	G-Kat	Br/A	150/140	2S/S	●	1548	64,5
R 1200 GS	B2l	101,0/73,0	1170	dohc/4	92 (125)	7700	125	6500	12,5	6	Kd	G-Kat	Br/S	190/200	2S/S	●	1507	64,5
R 1200 GS Triple Black	B2l	101,0/73,0	1170	dohc/4	92 (125)	7700	125	6500	12,5	6	Kd	G-Kat	Br/S	190/200	2S/S	●	1507	64,5
R 1200 GS Adventure	B2l	101,0/73,0	1170	dohc/4	92 (125)	7750	125	6500	12,5	6	Kd	G-Kat	Br/S	210/220	2S/S	●	1510	65,5
R 1200 R	B2l	101,0/73,0	1170	dohc/4	92 (125)	7700	125	6500	12,5	6	Kd	G-Kat	Gr/S	140/140	2S/S	●	1515	62,3
R 1200 RS	B2l	101,0/73,0	1170	dohc/4	92 (125)	7700	125	6500	12,5	6	Kd	G-Kat	Gr/S	140/140	2S/S	●	1530	62,3
R 1200 RT	B2l	101,0/73,0	1170	dohc/4	92 (125)	7750	125	6500	12,5	6	Kd	G-Kat	Gr/S	120/136	2S/S	●	1485	63,6
R nineT	B2l	101,0/73,0	1170	dohc/4	81 (110)	7750	119	6000	12,0	6	Kd	G-Kat	Gr/S	120/120	2S/S	●	1476	64,5
R nineT Scrambler	B2l	101,0/73,0	1170	dohc/4	81 (110)	7750	116	6000	12,0	6	Kd	G-Kat	Gr/S	125/140	2S/S	●	1527	61,5
K 1600 GT	R6q	72,0/67,5	1649	dohc/4	118 (160)	7750	175	5250	12,2	6	Kd	G-Kat	Br/A	135/115	2S/S	●	1618	62,2
K 1600 GT Sport	R6q	72,0/67,5	1649	dohc/4	118 (160)	7750	175	5250	12,2	6	Kd	G-Kat	Br/A	125/135	2S/S	●	1618	62,2
K 1600 GTL	R6q	72,0/67,5	1649	dohc/4	118 (160)	7750	175	5250	12,2	6	Kd	G-Kat	Br/A	135/115	2S/S	●	1618	62,2
K 1600 GTL Exclusive	R6q	72,0/67,5	1649	dohc/4	118 (160)	7750	175	5250	12,2	6	Kd	G-Kat	Br/A	135/115	2S/S	●	1618	62,2

Motor
[1] B = Boxermotor, R = Reihenmotor, V = V-Motor; l = Kurbelwelle längs, q = Kurbelwelle quer
[2] Kd = Kardan, Ke = Kette, Za = Zahnriemen
[3] G-Kat = geregelter Katalysator, U-Kat = ungeregelter Katalysator, SLS = Sekundärluftsystem

Fahrwerk/Werkstoff
[4] Br = Brücke, Ds = Doppelschleife, Es = Einschleife, Gr = Gitterrohr, Mc = Monocoque, R = Rohrrahmen, Rg = Rückgrat, Zr = Zentralrohr
/A = Aluminium, /K = Kohlefaser, /S = Stahl

			Maße und Gewichte: Werksangaben						Test in MOTORRAD				Preis	Marke/Modell
Nachlauf [mm]	Reifen vorn	Reifen hinten	Sitzhöhe [mm]	Tankinhalt/ davon Reserve [l]	Leergewicht vollgetankt [kg]	Zuladung [kg]	Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	Höchstgeschwindigkeit [km/h]	Leergewicht vollgetankt [kg]	Beschleunigung 0-100 km/h [s]	Verbrauch [l/100 km]	Test-Art/Ausgabe [7]	Preis inkl. 19 % MwSt. ohne Nebenkosten [Euro]	
														APRILIA
109	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	810	15,0/2,5	220	190	410	210	225	4,0	4,7	VT 14/2014	8703**	SL 750 Shiver ABS
108	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	900	11,5/2,8	206	194	400	200	218	3,9	5,2	VT 2/2012	9703 **	SMV 750 Dorsoduro
103	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	810	15,0/3,0	238	197	435	200	–	–	–	VT 21/2012	11 703 **	NA 850 Mana GT ABS
64	120/70 ZR 17	200/55 ZR 17	840	18,5/4,0	199	202	401	305	207	3,2	5,7	VT 11+12/2015	21 203 **	RSV4 RF
64	120/70 ZR 17	200/55 ZR 17	840	18,5/4,0	199	202	401	305	–	–	–	–	18 203 **	RSV4 RR
99	120/70 ZR 17	190/55 ZR 17	825	18,5/4,0	203	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	17 703 **	Tuono V4 1100 Factory
99	120/70 ZR 17	190/55 ZR 17	825	18,5/4,0	214	187	401	280	214	3,2	6,5	TT 12/2015	16 203 **	Tuono V4 1100 RR
125	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	840	24,0/4,0	251	222	473	240	–	–	–	–	13 703 **	Caponord 1200 ABS
127	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	840	24,0/5,0	k. A.	209	460	240	251	3,7	5,5	VT 14/2015	16 103 **	Caponord 1200 ABS Travel Pack
118	120/70 R 19	170/60 R 17	880	24,0/4,0	267	230	497	240	267	3,7	5,3	VT 18/2015	16 103 **	Caponord 1200 ABS Rally
118	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	870	15,0/3,5	223	177	400	220	227	3,5	7,5	VT 17/2012	12 703 **	Dorsoduro 1200 ABS/ATC
														BENELLI
k. A.	110/70 ZR 17	140/60 17	780	16,5/3,5	163	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	2990	BN 251
90	120/70 ZR 17	160/60 ZR 17	795	16,0/3,0	196	199	395	k. A.	–	–	–	FB 9/2015	3890	BN 302
k. A.	110/70 R 17	150/60 R 17	790	14,0/1,4	194	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	k.A.	Tornado 302
k. A.	110/80 R 19	150/70 R 17	815	15,0/3,0	185	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	k.A.	Leoncino
k. A.	120/70 ZR 17	160/60 ZR 17	815	20,0/3,0	230	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	k.A.	TRK 502
k. A.	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	800	27,0/5,0	243	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	6790	BN 600 GT
96	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	800	15,0/3,0	220	190	410	203	228	4,3	4,7	VT 20/2014	6990	BN 600 R
95	120/70 ZR 17	190/50 ZR 17	830	16,0/4,0	217	183	400	245	224	–	6,3	T 9/2008	11 990	TNT 899
99	120/70 ZR 17	190/50 ZR 17	830	16,0/4,0	217	183	400	260	225	3,0	7,0	T 24/2015	14 990	TnT R 160
109	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	850	21,5/4,0	232	208	440	245	235	3,2	7,9	–	12 990	TreK 1130
118	110/80 R 19	150/70 R 17	865	21,5/4,0	232	208	440	245	240	3,7	6,0	VT 19/2008	13 990	TreK 1130 Amazonas
														BETA
72	90/90-21	120/80-18	800	9,0/1,5	122	158	280	k. A.	–	–	–	–	4590	Alp 200
k. A.	80/100-19	120/90-16	830	6,0/1,5	115	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	4490/4590	Urban 200/Spezial
k. A.	90/90-21	140/80-18	870	10,5/3,0	145	165	310	129	144	–	–	VT 22/2012	5550	Alp 4.0
k. A.	120/70-17	150/60-17	870	10,5/3,0	142	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	4990	M4
														BIMOTA
k. A.	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	757–803	16,0/k. A.	ca. 181	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	k. A.	Tesi 3D RaceCafe
k. A.	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	780	16,0/k. A.	186	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	FB 18/2013	31 535	Tesi 3D Naked
121	90/90-21	150/70-18	895	14,0/k. A.	189	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	FB 10/2013	27 370	DBX 1100
100	120/70 ZR 17	190/55 ZR 17	800	18,0/k. A.	195	k. A.	k. A.	280	196	3,1	5,3	T 13/2011	32 130	DB8 Italia
k. A.	120/70 ZR 17	190/55 ZR 17	840	18,0/k. A.	195	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	k. A.	Impeto
														BMW
102	110/70 R 17	150/60 R 17	785	11,0/k. A.	158	187	345	145	–	–	–	–	k. A.	G 310 R
95	110/80-19	140/80-17	765–860	16,0/4,0	209	225	436	192	218	4,3	–	VT 19/2013	9000	F 700 GS
117	90/90-21	150/70 R 17	820–920	16,0/4,0	214	229	443	204	222	4,0	4,6	VT 4/2015	11 200	F 800 GS
117	90/90-21	150/70 R 17	880	24,0/4,0	229	225	454	204	–	–	–	VT 14/2013	12 300	F 800 GS Adventure
95	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	800	15,0/k. A.	213	207	420	224	221	3,9	3,9	VT 15/2014	10 650	F 800 GT
100	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	790	15,0/4,0	202	203	405	210	211	–	4,4	VT 7/2015	8900	F 800 R
99	120/70 ZR 17	190/55 ZR 17	814	17,5/4,0	207	200	407	258	207	3,3	5,9	VT 13/2015	13 350	S 1000 R
96	120/70 ZR 17	190/55 ZR 17	815	17,5/k. A.	204	203	407	299	205	3,2	–	VT 12/2015	17 400	S 1000 RR
117	120/70 ZR 17	190/55 ZR 17	820–840	20,0/4,0	228	206	434	250	242	3,2	5,7	VT 19/2015	15 300	S 1000 XR
100	120/70 R 19	170/60 R 17	850–870	20,0/k. A.	238	212	450	219	251	3,6	4,8	VT 19/2015	14 950	R 1200 GS
100	120/70 R 19	170/60 R 17	850–870	20,0/k. A.	238	212	450	219	–	–	–	–	15 520	R 1200 GS Triple Black
93	120/70 R 19	170/60 R 17	890–910	30,0/4,0	260	220	480	213	272	3,7	5,4	VT 8/2015	16 500	R 1200 GS Adventure
126	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	790	18,0/4,0	231	219	450	210	242	3,4	4,6	VT 9/2015	12 950	R 1200 R
115	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	820	18,0/4,0	236	214	450	210	250	–	5,0	VT 11/2015	13 700	R 1200 RS
116	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	805–825	25,0/4,0	274	221	495	225	282	3,4	4,9	VT 21/2014	17 650	R 1200 RT
103	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	785	18,0/3,0	222	208	430	207	222	3,3	5,2	VT 17/2014	14 900	R nineT
111	120/70 ZR 19	170/60 ZR 17	820	17,0/k. A.	220	210	430	200	–	–	–	–	k. A.	R nineT Scrambler
106	120/70 ZR 17	190/55 ZR 17	810–830	24,0/4,0	332	208	540	250	342	2,9	5,3	VT 21/2014	21 250	K 1600 GT
106	120/70 ZR 17	190/55 ZR 17	810–830	24,0/4,0	332	208	540	250	343	2,9	5,3	–	21 690	K 1600 GT Sport
106	120/70 ZR 17	190/55 ZR 17	750	26,5/k. A.	348	212	560	220	357	3,1	–	VT 10/2011	23 400	K 1600 GTL
106	120/70 ZR 17	190/55 ZR 17	750	26,5/k. A.	360	200	560	220	–	–	–	–	29 850	K 1600 GTL Exclusive

Bremsen
[5] S = Scheibe
2S = 2 Scheiben
T = Trommel

ABS
[6] ● = serienmäßig
○ = optional
– = nicht verfügbar

Test-Art
[7] FB = Fahrbericht
T = Test
TT = Top-Test
VT = Vergleichstest
LT = Langstreckentest

k. A. = keine Angabe vom Hersteller/Importeur

* = Preis inklusive Nebenkosten
** = Preis 2015

MOTORRÄDER IN DEUTSCHLAND Daten, Messwerte, Preise

Marke/Modell	Motor, Kraftübertragung												Fahrwerk					
	Motorkonfiguration[1]	Bohrung/Hub [mm]	Hubraum [cm³]	Gassteuerung/Ventile	Leistung [kW (PS)]	Nenndrehzahl [1/min]	Drehmoment [Nm]	bei Drehzahl [1/min]	Verdichtung	Zahl der Gänge	Hinterradantrieb[2]	Abgasreinigung[3]	Rahmenbauart/Werkstoff[4]	Federweg vorn/hinten [mm]	Bremsen vorn/hinten[5]	ABS[6]	Radstand [mm]	Lenkkopfwinkel [° gegen Horizontale]
BOROSSI																		
BT 450 GS Enduro	1q	96,0/62,1	449	ohc/4	22 (30)	7500	43	6500	11,0	5	Ke	U-Kat	Br/A	315/270	S/S	–	1500	63,5
BOSS HOSS																		
BHC-3 LS3	V8l	k. A./k. A.	6200	dohc/2	327 (445)	5750	574	4750	10,9	5+R	Zr	G-Kat	R/S	89/70	2S/S	–	1956	k. A.
BROOK MOTORCYCLES																		
250	1q	65,5/66,2	223	ohc/2	12 (16)	7500	18	5500	9,25	5	Ke	U-Kat	Ds/S	k. A./0	S/S	–	1510	65,0
CAN AM																		
Spyder F3	R3q	84,0/80,0	1330	dohc/4	86 (115)	7250	130	5000	k. A.	6	Zr	G-Kat	Br/S	129/132	2S/S	●	1709	k. A.
Spyder F3-T/Limited	R3q	84,0/80,0	1330	dohc/4	86 (115)	7250	130	5000	k. A.	6	Zr	G-Kat	Br/S	129/132	2S/S	●	1709	k. A.
Spyder RT	R3q	84,0/80,0	1330	dohc/4	85 (115)	7250	130	5000	k. A.	6	Zr	G-Kat	Br/S	174/152	2S/S	●	1714	k. A.
CCM																		
GP 450 Adventure	1q	98,0/59,6	450	dohc/4	29 (40)	7500	43	6500	12	5	Ke	U-Kat	Es/A	265/360	S/S	–	1510	63,0
CF-MOTO																		
650 NK	R2q	83,0/60,0	649	dohc/4	45 (61)	9000	56	7000	11,3	6	Ke	k. A.	Br/S	125/130	2S/S	●	1415	65,5
650 TK	R2q	83,0/60,0	649	dohc/4	45 (61)	9000	56	7000	11,3	6	Ke	k. A.	Br/S	k. A.	2S/S	●	1415	k. A.
DUCATI																		
Scrambler Sixty2	V2q	72,0/49,0	399	ohc/2	30 (41)	8750	35	8000	10,7	6	Ke	G-Kat	Gr/S	150/150	S/S	●	1460	66,0
Scrambler	V2q	88,0/66,0	803	ohc/2	55 (75)	8250	68	5750	11,0	6	Ke	G-Kat	Gr/S	150/150	S/S	●	1445	66,0
Monster 821	V2q	88,0/67,5	821	dohc/4	82 (112)	9250	89	7750	12,8	6	Ke	G-Kat	Gr/S	130/140	2S/S	●	1480	65,7
Hypermotard 939	V2q	94,0/67,5	937	dohc/4	83 (113)	9000	98	7500	13,1	6	Ke	G-Kat	Gr/S	170/150	2S/S	●	1493	64,5
Hypermotard 939 SP	V2q	94,0/67,5	937	dohc/4	83 (113)	9000	98	7500	13,1	6	Ke	G-Kat	Gr/S	185/175	2S/S	●	1498	64,5
Hyperstrada 939	V2q	94,0/67,5	937	dohc/4	83 (113)	9000	98	7500	13,1	6	Ke	G-Kat	Gr/S	130/130	2S/S	●	1485	64,5
959 Panigale	V2q	100,0/60,8	955	dohc/4	116 (158)	10 500	107	9000	12,5	6	Ke	G-Kat	Mc/A	120/130	2S/S	●	1431	66,0
Monster 1200	V2q	106,0/67,9	1198	ohv/4	99 (135)	8750	118	7250	12,5	6	Ke	G-Kat	Gr/S+A	130/152	2S/S	●	1511	65,7
Monster 1200 S	V2q	106,0/67,9	1198	dohc/4	107 (145)	8750	125	7250	12,5	6	Ke	G-Kat	Gr/S+A	130/152	2S/S	●	1511	65,7
Monster 1200 R	V2q	106,0/67,9	1198	dohc/4	118 (160)	9250	131	7750	13,0	6	Ke	G-Kat	Gr/S+A	130/159	2S/S	●	1509	65,7
Multistrada 1200	V2q	106,0/67,9	1198	dohc/4	118 (160)	9500	136	7500	12,5	6	Ke	G-Kat	Gr/S	170/170	2S/S	●	1529	66,0
Multistrada 1200 S	V2q	106,0/67,9	1198	dohc/4	118 (160)	9500	136	7500	12,5	6	Ke	G-Kat	Gr/S	170/170	2S/S	●	1529	66,0
Multistrada 1200 Enduro	V2q	106,0/67,9	1198	dohc/4	118 (160)	9500	136	7500	12,5	6	Ke	G-Kat	Gr/S	200/200	2S/S	●	1556	65,0
Panigale R	V2q	112,0/60,8	1198	dohc/4	151 (205)	11 500	136	10 250	13,2	6	Ke	G-Kat	Mc/A	120/130	2S/S	●	1442	66,0
Diavel	V2q	106,0/67,9	1198	dohc/4	119 (162)	9250	131	8000	12,5	6	Ke	G-Kat	Gr/S+A	120/120	2S/S	●	1590	62,0
Diavel Carbon	V2q	106,0/67,9	1198	dohc/4	119 (162)	9250	131	8000	12,5	6	Ke	G-Kat	Gr/S	120/120	2S/S	●	1590	62,0
XDiavel	V2q	106,0/71,5	1262	dohc/4	115 (156)	9500	129	5000	13,0	6	Zr	G-Kat	Gr/S	120/110	2S/S	●	1615	60,0
XDiavel S	V2q	106,0/71,5	1262	dohc/4	115 (156)	9500	129	5000	13,0	6	Zr	G-Kat	Gr/S	120/110	2S/S	●	1615	60,0
1299 Panigale	V2q	116,0/60,8	1285	dohc/4	151 (205)	10 500	145	8750	12,6	6	Ke	G-Kat	Mc/A	120/130	2S/S	●	1437	66,0
1299 Panigale S	V2q	116,0/60,8	1285	dohc/4	151 (205)	10 500	145	8750	12,6	6	Ke	G-Kat	Mc/A	120/130	2S/S	●	1437	66,0
HARLEY-DAVIDSON																		
Street 750	V2q	85,0/66,0	749	ohc/4	42 (57)	8000	59	4000	11,0	6	Zr	U-Kat	Ds/S	140/89,5	S/S	–	1535	58,0
Sportster 883 Iron	V2q	76,2/96,8	883	ohv/2	39 (53)	5750	71	3750	9,0	5	Zr	U-Kat	Ds/S	92/41	S/S	●	1515	64,0
Sportster 883 SuperLow	V2q	76,2/96,8	883	ohv/2	39 (53)	5750	70	3750	9,0	5	Zr	U-Kat	Ds/S	108/54	S/S	●	1500	59,0
Sportster 1200 Custom	V2q	88,9/96,8	1202	ohv/2	50 (68)	5750	96	3750	10,0	5	Zr	U-Kat	Ds/S	105/54	S/S	●	1530	60,0
Sportster Custom Limited Edition A	V2q	88,9/96,8	1202	ohv/2	50 (68)	5750	96	3750	10,0	5	Zr	U-Kat	Ds/S	105/54	S/S	●	1530	60,0
Sportster Custom Limited Edition B	V2q	88,9/96,8	1202	ohv/2	50 (68)	5750	96	3750	10,0	5	Zr	U-Kat	Ds/S	105/54	S/S	●	1530	60,0
Sportster Forty-Eight	V2q	88,9/96,8	1202	ohv/2	49 (67)	6000	96	3500	10,0	5	Zr	U-Kat	Ds/S	92/54	S/S	●	1495	60,0
Sportster Seventy-Two	V2q	88,9/96,8	1202	ohv/2	49 (67)	6000	96	3500	10,0	5	Zr	U-Kat	Ds/S	140/54	S/S	●	1540	58,0
Sportster 1200 T Super Low	V2q	88,9/96,8	1202	ohv/2	50 (68)	5750	96	3750	10,0	5	Zr	U-Kat	Ds/S	105/54	S/S	●	1500	59,0
Night Rod Special	V2q	105,0/72,0	1247	dohc/4	90 (122)	8000	111	7250	11,5	5	Zr	U-Kat	Ds/S	102/74	2S/S	●	1705	56,0
V-Rod Muscle	V2q	105,0/72,0	1247	dohc/4	89 (121)	8000	115	6500	11,5	5	Zr	U-Kat	Ds/S	102/74	2S/S	●	1700	56,0
Dyna Fat Bob	V2q	98,4/111,1	1690	ohv/2	58 (79)	5010	132	3250	9,6	6	Zr	U-Kat	Ds/S	127/55	2S/S	●	1620	61,0
Dyna Low Rider	V2q	98,4/111,1	1690	ohv/2	56 (76)	5010	126	3500	9,6	6	Zr	U-Kat	Ds/S	130/79	2S/S	●	1630	59,0
Dyna Street Bob	V2q	98,4/111,1	1690	ohv/2	57 (78)	5250	130	3000	9,6	6	Zr	U-Kat	Ds/S	127/80	S/S	●	1625	61,0
Street Bob Special	V2q	98,4/111,1	1690	ohv/2	57 (78)	5250	130	3000	9,6	6	Zr	U-Kat	Ds/S	127/80	S/S	●	1630	61,0
Dyna Switchback	V2q	98,4/111,1	1690	ohv/2	56 (76)	5010	126	3500	9,6	6	Zr	U-Kat	Ds/S	98/54	S/S	●	1595	61,0
Dyna Wide Glide	V2q	98,4/111,1	1690	ohv/2	58 (79)	5010	132	3250	9,6	6	Zr	U-Kat	Ds/S	127/80	S/S	●	1715	54,0
Electra Glide Ultra Classic	V2q	98,4/111,1	1690	ohv/2	64 (87)	5010	138	3750	10,0	6	Zr	U-Kat	Ds/S	117/76	2S/S	●	1625	64,0
Electra Glide Ultra Limited	V2q	98,4/111,1	1690	ohv/2	64 (87)	5010	138	3750	10,0	6	Zr	U-Kat	Ds/S	117/76	2S/S	●	1625	64,0
Electra Glide Ultra Limited Low	V2q	98,4/111,1	1690	ohv/2	64 (87)	5010	138	3750	10,0	6	Zr	U-Kat	Ds/S	117/55	2S/S	●	1625	64,0

Motor [1] B = Boxermotor, R = Reihenmotor, V = V-Motor; l = Kurbelwelle längs, q = Kurbelwelle quer
[2] Kd = Kardan, Ke = Kette, Za = Zahnriemen
[3] G-Kat = geregelter Katalysator, U-Kat = ungeregelter Katalysator, SLS = Sekundärluftsystem

Fahrwerk/Werkstoff [4] Br = Brücke, Ds = Doppelschleife, Es = Einschleife
Gr = Gitterrohr, Mc = Monocoque, R = Rohrrahmen, Rg = Rückgrat
Zr = Zentralrohr, /A = Aluminium, /K = Kohlefaser, /S = Stahl

			Maße und Gewichte: Werksangaben						Test in MOTORRAD				Preis	Marke/Modell
Nachlauf [mm]	Reifen vorn	Reifen hinten	Sitzhöhe [mm]	Tankinhalt/ davon Reserve [l]	Leergewicht vollgetankt [kg]	Zuladung [kg]	Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	Höchstgeschwindigkeit [km/h]	Leergewicht vollgetankt [kg]	Beschleunigung 0-100 km/h [s]	Verbrauch [l/100 km]	Test-Art/Ausgabe [7]	Preis inkl. 19 % MwSt. ohne Nebenkosten [Euro]	
														BOROSSI
k. A.	3.00-21	4.00-18	950	8,0/k. A.	124	73	197	k. A.	–	–	–	–	4598	BT 450 GS Enduro
														BOSS HOSS
130	130/90-16	230/60 H 15	635	32,0/k. A.	484	277	761	199	–	–	–	–	63 896	BHC-3 LS3
														BROOK MOTORCYCLES
k. A.	3.00-21	5.00/16	642	7,0/1,0	125	165	290	125	–	–	–	–	4950	250
														CAN AM
k. A.	165/55 R 15	225/50 R 15	675	27,0/k. A.	ca. 406	180	585	k. A.	–	–	–	–	ab 18 899	Spyder F3
k. A.	165/55 R 15	225/50 R 15	737	27,0/k. A.	ca. 450	180	629	k. A.	–	–	–	–	ab 24 599	Spyder F3-T/Limited
k. A.	165/55 R 15	225/50 R 15	772	26,0/k. A.	500	203	683	k. A.	–	–	–	–	ab 24 799	Spyder RT
														CCM
108	90/90-21	120/90-18	890	20,0/k. A.	ca. 140	k. A.	k. A.	145	–	–	–	–	11 000	GP 450 Adventure
														CF-MOTO
102	120/70 ZR 17	160/60 ZR 17	840	17,0/k. A.	203	150	353	180	206	5,1	4,5	VT 20/2014	5399	650 NK
k. A.	120/70 ZR 17	160/60 ZR 17	840	17,0/k. A.	229	150	379	180	–	–	–	–	6699	650 TK
														DUCATI
112	110/80 R 18	160/60 R 17	790	14/k. A.	183	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	7790	Scrambler Sixty2
112	110/80 R 18	180/55 R 17	790	13,5/k. A.	186	204	390	195	189	4,1	4,6	TT 6/2015	ab 8790	Scrambler
93	120/70 ZR 17	180/60 ZR 17	785–810	17,5/2,5	205	185	390	225	209	3,3	4,5	VT 19/2014	ab 10 790	Monster 821
104	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	870	16,0/k. A.	204	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	ab 11 890	Hypermotard 939
104	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	890	16,0/k. A.	201	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	15 590	Hypermotard 939 SP
104	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	810	16,0/k. A.	210	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	13 290	Hyperstrada 939
96	120/70 ZR 17	180/60 ZR 17	830	17,0/k. A.	200	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	ab 16 290	959 Panigale
93	120/70 ZR 17	190/55 ZR 17	785–810	17,5/k. A.	209	175	390	250	215	3,2	5,2	VT 9/2015	13 690	Monster 1200
93	120/70 ZR 17	190/55 ZR 17	785	17,5/k. A.	209	177	390	250	213	3,2	4,9	VT 13/2015	ab 16 490	Monster 1200 S
89	120/70 ZR 17	200/55 ZR 17	825–845	17,5/k. A.	207	183	390	k. A.	–	–	–	FB 22/2015	ab 18 390	Monster 1200 R
109	120/70 ZR 17	190/55 ZR 17	825–845	20,0/k. A.	232	203	450	238	247	3,5	4,9	VT 14/2015	ab 16 490	Multistrada 1200
109	120/70 R 17	190/55 R 17	825–845	20,0/k. A.	235	215	450	250	249	3,5	4,9	TT 11/2015	ab 18 790	Multistrada 1200 S
110	120/70 R 19	170/60 R 17	890	30,0/k. A.	254	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	ab 19 990	Multistrada 1200 Enduro
96	120/70 ZR 17	200/55 ZR 17	830	17,0/k. A.	184	186	370	299	188	3,2	–	VT 17/2015	32 990	Panigale R
130	120/70 ZR 17	240/45 ZR 17	770	17,0/4,0	240	160	400	255	241	3,0	5,9	VT 8/2011	18 190	Diavel
130	120/70 ZR 17	240/45 ZR 17	770	17,0/4,0	236	164	400	255	239	3,1	–	VT 14/2014	21 590	Diavel Carbon
130	120/70 ZR 17	240/45 ZR 17	755	18,0/k. A.	247	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	19 890	XDiavel
130	120/70 ZR 17	240/45 ZR 17	755	18,0/k. A.	247	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	22 890	XDiavel S
96	120/70 ZR 17	200/55 ZR 17	830	17,0/k. A.	191	179	370	299	–	–	–	FB 4/2015	20 790	1299 Panigale
96	120/70 ZR 17	200/55 ZR 17	830	17,0/k. A.	191	179	370	299	194	3,2	5,4	VT 12/2015	25 990	1299 Panigale S
														HARLEY-DAVIDSON
115	100/80 R 17	140/75 R 15	710	13,1/3,1	229	202	431	170	227	5,7	4,1	VT 8/2015	ab 8045*	Street 750
117	100/90 B 19	150/80 B 16	775	12,5/3,0	256	198	454	160	–	–	–	–	ab 10 125*	Sportster 883 Iron
145	120/70 ZR 18	150/60 ZR 17	705	17,0/3,8	258	196	454	160	259	6,4	4,5	VT 19/2011	ab 9895*	Sportster 883 SuperLow
107	130/90 B 16	150/80 B 16	725	17,0/3,0	268	186	454	180	–	–	–	–	ab 12 145*	Sportster 1200 Custom
107	130/90 B 16	150/80 B 16	725	17,0/3,0	268	186	454	180	–	–	–	–	12 725*	Sportster Custom Limited Edition A
107	130/90 B 16	150/80 B 16	725	17,0/3,0	268	186	454	180	–	–	–	–	12 425*	Sportster Custom Limited Edition B
132	130/90 B 16	150/80 B 16	710	7,9/2,5	252	202	454	180	256	5,2	5,7	VT 22/2015	ab 12 345*	Sportster Forty-Eight
135	MH90-21	150/80 B 16	730	7,9/2,5	257	197	454	175	–	–	–	FB 20/2012	ab 12 425*	Sportster Seventy-Two
145	120/70 ZR 18	150/70 ZR 17	705	17,0/3,8	274	180	454	180	–	–	–	–	ab 12 725*	Sportster 1200 T Super Low
142	120/70 ZR 19	240/40 R 18	675	18,9/1,9	302	186	488	225	–	–	–	–	ab 18 045*	Night Rod Special
142	120/70 ZR 19	240/40 R 18	705	18,9/1,9	307	181	488	230	307	3,6	5,8	VT 22/2014	ab 19 045*	V-Rod Muscle
125	130/90 B 16	180/70 B 16	690	18,9/3,4	321	171	492	195	–	–	–	FB 1/2014	ab 17 235*	Dyna Fat Bob
128	100/90 B 19	160/70 B 17	680	17,8/3,4	311	181	492	190	–	–	–	–	ab 16 335*	Dyna Low Rider
119	100/90 B 19	160/70 B 17	680	17,8/3,4	304	188	492	190	–	–	–	–	ab 14 545*	Dyna Street Bob
119	100/90 B 19	160/70 B 17	670	17,8/3,4	304	188	492	190	–	–	–	–	15 225*	Street Bob Special
148	130/70 B 18	160/70 B 17	695	17,8/3,4	333	197	530	170	332	–	–	–	ab 18 135*	Dyna Switchback
132	80/90-21	180/60 B 17	680	17,8/3,4	307	185	492	195	–	–	–	VT 5/2010	ab 16 795*	Dyna Wide Glide
170	130/80 B 17	180/65 B 16	740	22,7/3,8	411	206	617	175	–	–	–	–	ab 28 045*	Electra Glide Ultra Classic
170	130/80 B 17	180/65 B 16	740	22,7/3,8	414	203	617	175	416	6,2	5,6	VT 18/2015	ab 29 045*	Electra Glide Ultra Limited
170	130/80 B 17	180/65 B 16	685	22,7/3,8	414	203	617	175	–	–	–	–	ab 29 045*	Electra Glide Ultra Limited Low

Bremsen
[5] S = Scheibe
2S = 2 Scheiben
T = Trommel

ABS
[6] ● = serienmäßig
○ = optional
– = nicht verfügbar

Test-Art
[7] FB = Fahrbericht
T = Test
TT = Top-Test
VT = Vergleichstest
LT = Langstreckentest

k. A. = keine Angabe vom Hersteller/Importeur
* = Preis inklusive Nebenkosten
** = Preis 2015

MOTORRÄDER IN DEUTSCHLAND Daten, Messwerte, Preise

Marke/Modell	Motor, Kraftübertragung												Fahrwerk					
	Motorkonfiguration[1]	Bohrung/Hub [mm]	Hubraum [cm³]	Gassteuerung/Ventile	Leistung [kW (PS)]	Nenndrehzahl [1/min]	Drehmoment [Nm]	bei Drehzahl [1/min]	Verdichtung	Zahl der Gänge	Hinterradantrieb[2]	Abgasreinigung[3]	Rahmenbauart/Werkstoff[4]	Federweg vorn/hinten [mm]	Bremsen vorn/hinten[5]	ABS[6]	Radstand [mm]	Lenkkopfwinkel [° gegen Horizontale]
HARLEY-DAVIDSON																		
Fat Boy	V2q	98,4/111,1	1690	ohv/2	58 (79)	5010	133	3250	9,6	6	Zr	U-Kat	Ds/S	130/109	S/S	•	1635	59,0
Fat Boy Special	V2q	98,4/111,1	1690	ohv/2	58 (79)	5010	133	3250	9,6	6	Zr	U-Kat	Ds/S	130/112	S/S	•	1630	59,0
Fat Boy S	V2q	101,6/111,1	1801	ohv/2	68 (92)	5010	146	4000	9,2	6	Zr	U-Kat	Ds/S	130/86	S/S	•	1630	59,0
Heritage Softtail Classic	V2q	98,4/111,1	1690	ohv/2	55 (75)	5010	130	2750	9,6	6	Zr	U-Kat	Ds/S	130/112	S/S	•	1635	59,0
Road Glide Special	V2q	98,4/111,1	1690	ohv/2	64 (87)	5010	138	3500	9,7	6	Zr	U-Kat	Ds/S	117/54	2S/S	•	1625	64,0
Road Glide Ultra	V2q	98,4/111,1	1690	ohv/2	64 (87)	5010	138	3750	10,0	6	Zr	U-Kat	Ds/S	117/76	2S/S	•	1625	64,0
Road King Classic	V2q	98,4/111,1	1690	ohv/2	64 (87)	5010	138	3500	9,7	6	Zr	U-Kat	Ds/S	117/76	2S/S	•	1625	64,0
Road King	V2q	98,4/111,1	1690	ohv/2	64 (87)	5010	138	3500	9,7	6	Zr	U-Kat	Ds/S	117/76	2S/S	•	1625	61,0
Softtail Breakout	V2q	98,4/111,1	1690	ohv/2	55 (75)	5010	130	2750	9,6	6	Zr	U-Kat	Ds/S	117/92	S/S	•	1710	55,0
Softtail Deluxe	V2q	98,4/111,1	1690	ohv/2	58 (79)	5250	133	3250	9,6	6	Zr	U-Kat	Ds/S	130/86	S/S	•	1635	58,0
Softtail Slim	V2q	98,4/111,1	1690	ohv/2	58 (79)	5010	133	3250	9,6	6	Zr	U-Kat	Ds/S	130/86	S/S	•	1635	58,0
Softail Slim S	V2q	101,6/111,1	1801	ohv/2	68 (92)	5010	145	4000	9,2	6	Zr	U-Kat	Ds/S	130/86	S/S	•	1635	58,0
Street Glide Special	V2q	98,4/111,1	1690	ohv/2	64 (87)	5010	138	3500	9,7	6	Zr	U-Kat	Ds/S	117/55	2S/S	•	1625	61,0
CVO Ultra Limited	V2q	101,6/111,1	1801	ohv/2	72 (98)	5010	156	3750	9,2	6	Zr	U-Kat	Ds/S	117/76	2S/S	•	1625	64,0
CVO Road Glide Ultra	V2q	101,6/111,1	1801	ohv/2	72 (98)	5010	156	3750	9,2	6	Zr	U-Kat	Ds/S	117/76	2S/S	•	1625	64,0
CVO Street Glide	V2q	101,6/111,1	1801	ohv/2	72 (98)	5010	156	3750	9,2	6	Zr	U-Kat	Ds/S	117/55	2S/S	•	1625	64,0
HONDA																		
CRF 250 L	1q	76,0/55,0	250	dohc/4	17 (23)	8500	22	7000	10,7	6	Ke	k. A.	Br/S	250/240	S/S	–	1445	62,4
CBR 300 R	1q	76,0/63,0	286	dohc/4	23 (31)	8500	27	7250	10,7	6	Ke	k. A.	k. A.	130/107	k. A.	•	1380	k. A.
CB 500 F	R2q	67,0/66,8	471	dohc/4	35 (48)	8500	43	7000	10,7	6	Ke	G-Kat	Br/S	108/119	2S/S	•	1410	64,5
CBR 500 R	R2q	67,0/66,8	471	dohc/4	35 (48)	8500	43	7000	10,7	6	Ke	G-Kat	Br/S	108/119	2S/S	•	1410	64,5
CBR 600 RR	R4q	67,0/42,5	599	dohc/4	88 (120)	13 500	66	11 250	12,2	6	Ke	G-Kat	Br/A	120/130	2S/S	•	1375	67,0
CB 650 F	R4q	67,0/46,0	649	dohc/4	64 (87)	11 000	63	8000	11,4	6	Ke	G-Kat	Br/S	120/128	2S/S	•	1450	64,5
CBR 650 F	R4q	67,0/46,0	649	dohc/4	64 (87)	11 000	63	8000	11,4	6	Ke	G-Kat	Br/S	120/128	2S/S	•	1450	64,5
CTX 700 N	R2q	73,0/80,0	670	ohc/4	35 (48)	6250	60	4750	10,7	k. A.	Ke	G-Kat	Br/S	107/110	S/k.A.	•	1530	63,0
NC 750 S	R2q	77,0/80,0	745	ohc/4	40 (55)	6250	68	4750	10,7	6	Ke	G-Kat	Gr/S	120/120	S/S	•	1525	63,0
NC 750 X	R2q	77,0/80,0	745	ohc/4	40 (55)	6250	68	4750	10,7	6	Ke	G-Kat	Gr/S	154/150	S/k.A.	•	1540	63,0
Shadow 750	V2q	78,0/76,0	745	ohc/3	34 (46)	5500	64	3500	9,6	5	Kd	G-Kat+SLS	Ds/S	116/90	S/S	•	1640	56,0
VFR 800 F	V4q	72,0/48,0	782	dohc/4	78 (106)	10 250	75	8500	11,8	6	Ke	G-Kat+SLS	Br/A	120/120	2S/S	•	1460	64,5
VFR 800 X Crossrunner	V4q	72,0/48,0	782	dohc/4	78 (106)	10 250	75	8500	11,8	6	Ke	k. A.	Br/A	145/148	k. A.	•	1475	k. A.
CB 1000 R	R4q	75,0/56,5	998	dohc/4	92 (125)	10 000	99	7750	11,1	6	Ke	G-Kat	Br/A	120/128	2S/S	•	1445	65,0
CBF 1000 F	R4q	75,0/56,5	998	dohc/4	79 (107)	9000	96	6500	11,2	6	Ke	G-Kat	Rg/S	120/120	2S/S	•	1495	64,0
CRF 1000 L Africa Twin	R2q	92,0/75,1	998	ohc/4	70 (95)	7500	98	6000	10	6	Ke	G-Kat	Rg/S	230/220	2S/S	○	1575	62,5
Fireblade	R4q	76,0/55,1	999	dohc/4	133 (181)	12 250	114	10 500	12,3	6	Ke	G-Kat+SLS	Br/A	120/138	2S/S	•	1410	66,8
Fireblade SP	R4q	76,0/55,1	999	dohc/4	133 (181)	12 250	114	10 500	12,3	6	Ke	G-Kat+SLS	Br/A	120/138	2S/S	•	1410	66,7
CB 1100 EX	R4q	73,5/67,2	1140	dohc/4	66 (90)	7500	93	5000	9,5	6	Ke	G-Kat	Ds/S	107/114	2S/S	•	1490	63,0
VFR 1200 F	V4q	81,0/60,0	1237	ohc/4	127 (173)	10 000	129	8750	12,0	k. A.	Kd	G-Kat	Br/A	120/130	2S/S	•	1545	64,5
VFR 1200 X Crosstourer	V4q	81,0/60,0	1237	ohc/4	95 (129)	7750	126	6500	12,0	6	Kd	G-Kat	Br/A	145/146	2S/S	•	1595	62,0
Pan European	V4l	78,0/66,0	1261	dohc/4	93 (126)	8000	125	6000	10,8	5	Kd	G-Kat+SLS	Br/A	120/123	2S/S	•	1490	64,0
Gold Wing F6C	B6l	74,0/71,0	1832	ohc/2	86 (117)	5500	168	4000	9,8	5	Kd	G-Kat+SLS	Br/A	140/105	2S/S	•	1705	60,2
Gold Wing	B6l	74,0/71,0	1832	ohc/2	87 (118)	5500	167	4000	9,8	5+R	Kd	G-Kat+SLS	Br/A	140/105	2S/S	•	1690	61,0
HOREX																		
VR6 Silver Edition	VR6q	68,0/55,0	1218	tohc/3	125 (170)	9300	138	7000	12,5	6	Ke	U-Kat+SLS	Br/k. A.	120/120	2S/S	•	k. A.	k. A.
VR6 Black Edition	VR6q	68,0/55,0	1218	tohc/3	125 (170)	9300	138	7000	12,5	6	Ke	U-Kat+SLS	Br/k. A.	120/120	2S/S	•	k. A.	k. A.
HUSQVARNA																		
701 Enduro	1q	102,0/84,5	690	ohc/4	49 (67)	7500	68	6000	12,6	6	Ke	G-Kat	Gr/S	275/275	S/S	•	1504	65,0
701 Supermoto	1q	102,0/84,5	690	ohc/4	49 (67)	7500	68	6000	12,6	6	Ke	G-Kat	Gr/S	215/250	S/S	•	1480	66,0
HYOSUNG																		
GV 250i Classic	V2q	57,0/48,8	249	dohc/4	19 (26)	9000	21	8500	10,3	5	Ke	G-Kat	Ds/S	120/92	S/T	–	1515	k. A.
GT 650i R	V2q	81,5/62,0	647	dohc/4	55 (74)	9000	65	7500	11,6	6	Ke	G-Kat	Br/S	120/110	2S/S	–	1435	64,5
GT 650i Naked	V2q	81,5/62,0	647	dohc/4	55 (74)	9000	65	7500	11,4	6	Ke	G-Kat	Br/S	120/110	2S/S	–	1435	64,5
GV 650i Pro	V2q	81,5/62,0	647	dohc/4	54 (73)	9000	62	7500	11,6	5	Zr	G-Kat	Ds/S	120/61	2S/S	–	1670	k. A.
ST 700i	V2q	81,5/65,0	678	dohc/4	46 (63)	8000	57	7000	11,5	5	Zr	G-Kat	Ds/S	140/61	S/S	–	1690	57,0

Motor [1] B = Boxermotor, R = Reihenmotor, V = V-Motor; l = Kurbelwelle längs, q = Kurbelwelle quer
[2] Kd = Kardan, Ke = Kette, Za = Zahnriemen
[3] G-Kat = geregelter Katalysator, U-Kat = ungeregelter Katalysator, SLS = Sekundärluftsystem

Fahrwerk/Werkstoff [4] Br = Brücke, Ds = Doppelschleife, Es = Einschleife, Gr = Gitterrohr, Mc = Monocoque, R = Rohrrahmen, Rg = Rückgrat, Zr = Zentralrohr; /A = Aluminium, /K = Kohlefaser, /S = Stahl

			Maße und Gewichte: Werksangaben						Test in MOTORRAD				Preis	Marke/Modell
Nachlauf [mm]	Reifen vorn	Reifen hinten	Sitzhöhe [mm]	Tankinhalt/ davon Reserve [l]	Leergewicht vollgetankt [kg]	Zuladung [kg]	Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	Höchstgeschwindigkeit [km/h]	Leergewicht vollgetankt [kg]	Beschleunigung 0-100 km/h [s]	Verbrauch [l/100 km]	Test-Art/Ausgabe [7]	Preis inkl. 19 % MwSt. ohne Nebenkosten [Euro]	
														HARLEY-DAVIDSON
147	140/75 R 17	200/55 R 17	690	18,9/3,8	333	193	526	190	–	–	–	–	ab 21 445*	Fat Boy
147	140/75 R 17	200/55 R 17	670	18,9/3,8	333	193	526	190	–	–	–	–	ab 21 945*	Fat Boy Special
147	140/75 R 17	200/55 R 17	670	18,9/3,8	333	193	526	195	–	–	–	VT 23/2015	ab 22 715*	Fat Boy S
147	MT90 B 16	MU85 B 16	690	18,9/3,8	347	179	526	165	347	6,3	6,1	VT 3/2014	ab 22 345*	Heritage Softtail Classic
173	130/60 B 19	180/65 B 16	695	22,7/3,8	385	232	617	175	–	–	–	–	ab 26 145*	Road Glide Special
170	130/80 B 17	180/65 B 16	735	22,7/3,8	424	193	617	175	–	–	–	–	ab 27 545*	Road Glide Ultra
170	MT90 B 16	180/65 B 16	715	22,7/3,8	371	246	617	175	373	5,8	6,5	VT 2/2013	ab 23 535*	Road King Classic
170	130/80 B 17	180/65 B 16	715	22,7/3,8	371	246	617	175	–	–	–	–	ab 23 535*	Road King
146	130/60 B 21	240/40 R 18	660	18,9/3,8	322	211	533	180	324	5,5	–	VT 12/2013	ab 21 245*	Softtail Breakout
147	MT90 B 16	MU85 B 16	670	18,9/3,8	333	193	526	190	334	5,2	5,0	VT 14/2013	ab 21 245*	Softtail Deluxe
147	MT90 B 16	MU85 B 16	650	18,9/3,4	321	205	526	190	–	–	–	T 16/2012	ab 19 745*	Softtail Slim
147	90/ B16	85/ B16	650	18,9/3,4	321	205	526	195	–	–	–	–	ab 20 845*	Softail Slim S
173	130/60 B 19	180/65 B 16	695	22,7/3,8	372	245	617	175	–	–	–	VT 23/2011	ab 26 045*	Street Glide Special
170	130/80 B 17	180/65 B 16	740	22,7/3,8	433	184	617	180	–	–	–	–	41 045*	CVO Ultra Limited
170	130/80 B 17	180/65 B 16	755	22,7/3,8	439	178	617	180	–	–	–	–	39 995*	CVO Road Glide Ultra
170	130/60 B 19	180/55 B 18	690	22,7/3,8	395	222	617	185	–	–	–	–	38 485*	CVO Street Glide
														HONDA
113	3.00-21	120/80-18	875	7,7/k. A.	144	159	303	124	–	–	–	VT 22/2012	4490	CRF 250 L
k. A.	110/70-17	140/70-17	785	13,0/k. A.	164	183	347	145	–	–	–	VT 4/2015	4790	CBR 300 R
102	120/70 ZR 17	160/60 ZR 17	790	16,7/k. A.	192	179	371	175	–	–	–	–	5590	CB 500 F
102	120/70 ZR 17	160/60 ZR 17	790	16,7/k. A.	194	179	373	175	–	–	–	–	6090	CBR 500 R
96	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	823	18/3,5	196	180	364	265	197	3,2	4,6	VT 8/2012	12 290	CBR 600 RR
101	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	810	17,3/k. A.	208	188	396	195	212	3,8	4,3	VT 14/2014	7690	CB 650 F
101	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	810	17,3/k. A.	211	188	399	195	214	3,8	3,9	VT 18/2014	8290	CBR 650 F
110	120/70-17	160/60-17	720	12,4/k. A.	227	190	417	158	230	6,3	–	VT 8/2015	8090	CTX 700 N
110	120/70-17	160/60-17	790	14,1/k. A.	216	209	425	170	–	–	–	–	ab 6040	NC 750 S
110	120/70-17	160/60-17	830	14,1/k. A.	219	209	428	170	–	–	–	–	ab 6540	NC 750 X
161	120/90-17	160/80-15	658	14,6/3,5	262	194	456	151	261	7,8	4,2	VT 19/2011	8890	Shadow 750
95	120/70-17	180/55-17	789–809	21,2/k. A.	242	190	432	242	245	3,6	4,5	VT 11/2015	11 990	VFR 800 F
k. A.	120/70 R 17	180/55 R 17	815–835	20,8/k. A.	242	192	434	209	–	–	–	TT 2/2015	12 195	VFR 800 X Crossrunner
99	120/70-17	180/55-17	828	17,0/4,0	222	188	410	230	220	3,2	5,4	VT 13/2015	11 490	CB 1000 R
110	120/70 ZR 17	160/60 ZR 17	780–810	20,0/k. A.	245	195	440	230	244	3,5	4,6	VT 10/2015	10 890	CBF 1000 F
113	90/90-21	150/70-18	850–870	18,8/k. A.	ab 228	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	ab 11 805	CRF 1000 L Africa Twin
96	120/70 ZR 17	190/50 ZR 17	820	17,5/4,0	211	180	391	293	212	3,1	5,1	VT 10/2012	15 190	Fireblade
96	120/70 ZR 17	190/50 ZR 17	820	17,5/4,0	210	110	320	293	212	3,2	5,0	VT 11+12/2015	18 290	Fireblade SP
114	110/80-18	140/70-18	795	17,5/3,5	260	143	433	180	262	4,2	4,3	VT 17/2015	11 990	CB 1100 EX
101	120/70 ZR 17	190/55 ZR 17	815	19,0/k. A.	267	196	463	250	277	3,9	5,0	VT 25/2015	15 090	VFR 1200 F
107	110/80-19	150/70-17	850	21,5/k. A.	275	192	469	209	283	3,6	5,6	T 19/2014	13 890	VFR 1200 X Crosstourer
98	120/70 ZR 18	170/60 ZR 17	775–805	29,0/3,0	326	196	522	225	329	3,6	4,7	VT 19/2011	14 990	Pan European
114	130/60 R 19	180/55 R 17	734	22,9/k. A.	342	182	524	200	356	3,9	5,5	VT 22/2014	20 990	Gold Wing F6C
109	130/70 HR 18	180/60 HR 16	740	25,0/k. A.	421	190	611	200	425	–	6,8	VT 10/2012	31 900	Gold Wing
														HOREX
k. A.	120/70 ZR 17	190/55 ZR 17	780	17,0/4,0	ca. 233	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	64 500	VR6 Silver Edition
k. A.	120/70 ZR 17	190/55 ZR 17	780	17,0/4,0	ca. 233	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	k. A.	VR6 Black Edition
														HUSQVARNA
112	90/90-21	140/80-18	910	13,5/2,5	147	203	350	170	–	–	–	–	9295	701 Enduro
112	120/90 R 17	160/60 ZR 17	890	13,5/2,5	147	203	350	180	–	–	–	FB 24/2015	9295	701 Supermoto
														HYOSUNG
k. A.	110/90-16	150/80-16	655	14,0/2,0	176	177	353	140	–	–	–	–	3895**	GV 250i Classic
85	120/60 ZR 17	160/60 ZR 17	830	17,0/2,5	215	185	400	219	–	–	–	–	5970**	GT 650i R
85	120/60 ZR 17	160/60 ZR 17	830	17,0/2,5	208	192	400	210	212	4,6	4,7	T 16/2009	4995**	GT 650i Naked
160	120/70 ZR 18	180/55 ZR 17	705	16,0/3,0	239	171	410	195	–	–	–	–	6690**	GV 650i Pro
142	120/90-16	170/80-15	675	17,0/3,0	244	171	415	176	251	5,5	4,2	VT 15/2010	7195**	ST 700i

Bremsen
[5] S = Scheibe
2S = 2 Scheiben
T = Trommel

ABS
[6] ● = serienmäßig
○ = optional
– = nicht verfügbar

Test-Art
[7] FB = Fahrbericht
T = Test
TT = Top-Test
VT = Vergleichstest
LT = Langstreckentest

k. A. = keine Angabe vom Hersteller/Importeur
* = Preis inklusive Nebenkosten
** = Preis 2015

MOTORRÄDER IN DEUTSCHLAND Daten, Messwerte, Preise

Marke/Modell	Motor, Kraftübertragung												Fahrwerk					
	Motorkonfiguration[1]	Bohrung/Hub [mm]	Hubraum [cm³]	Gassteuerung/Ventile	Leistung [kW (PS)]	Nenndrehzahl [1/min]	Drehmoment [Nm]	bei Drehzahl [1/min]	Verdichtung	Zahl der Gänge	Hinterradantrieb[2]	Abgasreinigung[3]	Rahmenbauart/Werkstoff[4]	Federweg vorn/hinten [mm]	Bremsen vorn/hinten[5]	ABS[6]	Radstand [mm]	Lenkkopfwinkel [° gegen Horizontale]
INDIAN																		
Scout Sixty	V2q	93,0/73,6	999	dohc/4	57 (78)	7300	89	5600	11	5	Zr	G-Kat	Rg/A	120/76	S/S	●	1562	61,0
Scout	V2q	99,0/73,6	1133	dohc/4	75 (102)	8000	98	5900	10,7	6	Zr	G-Kat	Rg/A	120/76	S/S	●	1562	61,0
Chief Classic	V2q	101,0/113,0	1811	ohv/2	62 (84)	4500	139	2600	9,4	6	Zr	G-Kat	Rg/A	119/94	2S/S	●	1730	61,0
Chief Dark Horse	V2q	101,0/113,0	1811	ohv/2	62 (84)	4500	139	2600	9,4	6	Zr	G-Kat	Rg/A	119/94	2S/S	●	1730	61,0
Chief Vintage	V2q	101,0/113,0	1811	ohv/2	62 (84)	4500	139	2600	9,4	6	Zr	G-Kat	Rg/A	119/94	2S/S	●	1730	61,0
Chieftain	V2q	101,0/113,0	1811	ohv/2	62 (84)	4500	139	2600	9,4	6	Zr	G-Kat	Rg/A	119/114	2S/S	●	1668	65,0
Roadmaster	V2q	101,0/113,0	1811	ohv/2	62 (84)	4500	139	2600	9,4	6	Zr	G-Kat	Rg/A	119/114	2S/S	●	1668	65,0
JUNAK																		
M11 320	R2q	62,0/53,0	320	ohc/2	17 (23)	8000	24	4500	k. A.	k. A.	Ke	k. A.	R/S	k. A.	2S/S	–	1570	k. A.
M16 320	R2q	62,0/53,0	320	ohc/2	17 (23)	8000	24	4500	11,0	k. A.	Ke	k. A.	R/S	k. A.	2S/S	–	1650	k. A.
Evo 300	1q	k. A.	300	dohc/4	19 (26)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	Ke	k. A.	R/S	k. A.	2S/S	–	k. A.	k. A.
KAWASAKI																		
KLX 250	1q	72,0/61,2	249	dohc/4	16 (22)	7500	21	7000	11,0	6	Ke	G-Kat	Ds/S	255/230	S/S	–	1430	63,5
Ninja 300	R2q	62,0/49,0	296	dohc/4	29 (39)	11 000	27	10 000	10,6	6	Ke	G-Kat	Br/S	120/132	S/S	●	1405	63,0
Z 300	R2q	62,0/49,0	296	dohc/4	29 (39)	11 000	27	10 000	10,6	6	Ke	G-Kat	Br/S	120/132	S/S	●	1405	64,0
ZX-6R	R4q	67,0/42,5	599	dohc/4	94 (128)	14 000	67	11 800	13,3	6	Ke	G-Kat	Br/A	120/134	2S/S	–	1400	66,0
ZX-6R 636/SE	R4q	67,0/45,1	636	dohc/4	96 (131)	13 500	71	11 500	12,9	6	Ke	G-Kat	Br/A	120/134	2S/S	●	1395	66,5
ER-6f	R2q	83,0/60,0	649	dohc/4	53 (72)	8500	64	7000	10,8	6	Ke	G-Kat	Br/S	125/130	2S/S	●	1410	65,0
ER-6n	R2q	83,0/60,0	649	dohc/4	53 (72)	8500	64	7000	10,8	6	Ke	G-Kat	Br/S	125/130	2S/S	●	1410	65,0
Versys 650	R2q	83,0/60,0	649	dohc/4	51 (69)	8500	64	7000	10,8	6	Ke	G-Kat	Gr/k. A.	150/145	2S/S	●	1415	65,0
Vulcan S	R2q	83,0/60,0	649	dohc/4	45 (61)	7500	63	6600	10,8	6	Ke	G-Kat	Br/S	130/80	S/S	●	1575	59,0
Vulcan S SE	R2q	83,0/60,0	649	dohc/4	45 (61)	7500	63	6600	10,8	6	Ke	G-Kat	Br/S	130/80	S/S	●	1575	59,0
W 800/SE	R2q	77,0/83,0	773	ohc/4	35 (48)	6500	60	2500	8,4	5	Ke	G-Kat+SLS	Ds/S	130/106	S/T	–	1465	63,0
Z 800	R4q	71,0/50,9	806	dohc/4	83 (113)	10 200	83	8000	11,9	6	Ke	G-Kat+SLS	Br/S	120/137	2S/S	●	1445	66,0
Z 800 Sugomi	R4q	71,0/50,9	806	dohc/4	83 (113)	10 200	83	8000	11,9	6	Ke	G-Kat+SLS	Br/S	120/137	2S/S	●	1445	66,0
Z 800 e	R4q	71,0/50,9	806	dohc/4	70 (95)	9500	76	8300	11,9	6	Ke	G-Kat	Br/S	120/137	2S/S	●	1445	65,5
Vulcan 900 Classic/SE	V2q	88,0/74,2	903	ohc/4	35 (48)	5700	77	3700	9,5	5	Zr	G-Kat+SLS	Ds/S	150/103	S/S	–	1645	58,0
Vulcan 900 Custom	V2q	88,0/74,2	903	ohc/4	35 (48)	5700	77	3700	9,5	5	Zr	G-Kat+SLS	Ds/S	150/103	S/S	–	1645	57,0
Ninja H2	R4q	76,0/55,0	998	dohc/4	147 (200)	11 000	134	10 500	8,5	6	Ke	G-Kat	Gr/S	120/135	2S/S	●	1455	65,5
ZX-10R	R4q	76,0/55,0	998	dohc/4	147 (200)	13 000	114	11 500	13,0	6	Ke	G-Kat	Br/A	120/114	2S/S	●	1440	65,0
ZX-10R KRT-Replica	R4q	76,0/55,0	998	dohc/4	147 (200)	13 000	114	11 500	13,0	6	Ke	G-Kat	Br/A	120/114	2S/S	●	1440	65,0
ZX-10R Winter Test Edition	R4q	76,0/55,0	998	dohc/4	147 (200)	13 000	114	11 500	13,0	6	Ke	G-Kat	Br/A	120/114	2S/S	●	1440	65,0
Versys 1000	R4q	77,0/56,0	1043	dohc/4	88 (120)	9000	102	7500	10,3	6	Ke	G-Kat	Br/A	150/150	2S/S	●	1520	63,0
Z 1000	R4q	77,0/56,0	1043	dohc/4	105 (142)	10 000	111	7300	11,8	6	Ke	G-Kat	Rg/A	120/122	2S/S	●	1435	65,5
Z 1000 Sugomi	R4q	77,0/56,0	1043	dohc/4	105 (142)	10 000	111	7300	11,8	6	Ke	G-Kat	Rg/A	120/122	2S/S	●	1435	65,5
Z 1000 SX	R4q	77,0/56,0	1043	dohc/4	105 (142)	10 000	111	7300	11,8	6	Ke	G-Kat	Rg/A	120/138	2S/S	●	1445	65,5
1400 GTR	R4q	84,0/61,0	1352	dohc/4	114 (155)	8800	136	6200	10,7	6	Kd	G-Kat+SLS	Br/A	113/136	2S/S	●	1520	64,0
ZZR 1400 Performance Sport	R4q	84,0/65,0	1441	dohc/4	147 (200)	10 000	163	7500	12,3	6	Ke	G-Kat+SLS	Mc/A	117/124	2S/S	●	1480	67,0
Vulcan 1700 Nomad	V2q	102,0/104,0	1700	ohc/4	55 (75)	5000	136	2750	9,5	6	Zr	G-Kat+SLS	Ds/S	140/80	2S/S	●	1665	60,0
Vulcan 1700 Voyager	V2q	102,0/104,0	1700	ohc/4	54 (73)	5000	136	2750	9,5	6	Zr	G-Kat+SLS	Ds/S	140/80	2S/S	●	1665	60,0
KEEWAY																		
Blackster 250i	V2q	k.A./k.A.	250	dohc/4	15 (20)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	5	Ke	k. A.	R/S	k. A.	S/S	–	1530	k. A.
KTM																		
Freeride 250 R	1q	66,4/72,0	249	M	5 (7)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	6	Ke	U-Kat	Ds/S+A	250/280	S/S	–	1418	67,0
Freeride 350	1q	88,0/57,5	350	dohc/4	17 (23)	7500	22	4000	12,3	6	Ke	U-Kat	Ds/S+A	250/280	S/S	–	1418	67,0
390 Duke	1q	89,0/60,0	373	dohc/4	32 (44)	9500	35	7250	12,9	6	Ke	G-Kat	Gr/S	150/150	S/S	●	1367	65,0
RC 390	1q	89,0/60,0	373	dohc/4	32 (44)	9500	35	7250	12,9	6	Ke	G-Kat	Gr/S	150/150	S/S	●	1340	66,5
690 Duke	1q	105/80,0	690	ohc/4	54 (73)	8000	74	6500	12,7	6	Ke	G-Kat	Gr/S	150/150	S/S	●	1466	63,5
690 Duke R	1q	105/80,0	690	ohc/4	55 (75)	8000	74	6500	12,7	6	Ke	G-Kat	Gr/S	150/150	S/S	●	1466	63,5
690 Enduro R	1q	102,0/84,5	690	ohc/4	49 (67)	7500	68	5500	12,5	6	Ke	G-Kat	Gr/S	250/250	S/S	●	1504	63,0
690 SMC R	1q	102,0/84,5	690	ohc/4	49 (67)	7500	68	5500	12,5	6	Ke	G-Kat	Gr/S	250/250	S/S	●	1480	63,0
1050 Adventure	V2q	103,0/63,0	1050	dohc/4	70 (95)	6200	107	5750	13,0	6	Ke	G-Kat+SLS	Gr/S	185/190	2S/S	●	1560	64,0
1190 Adventure	V2q	105,0/69,0	1195	dohc/4	110 (150)	9500	125	7500	12,5	6	Ke	G-Kat+SLS	Gr/S	190/190	2S/S	●	1560	64,0
1190 Adventure R	V2q	105,0/69,0	1195	dohc/4	110 (150)	9500	125	7500	12,5	6	Ke	G-Kat+SLS	Gr/S	220/220	2S/S	●	1580	64,0
1290 Super Adventure	V2q	108,0/71,0	1301	dohc/4	118 (160)	8750	140	6750	13,1	6	Ke	G-Kat+SLS	Gr/S	200/200	2S/S	●	1560	64,0
1290 Super Duke R/Special Edition	V2q	108,0/71,0	1301	dohc/4	127 (173)	8870	144	6500	13,2	6	Ke	G-Kat	Gr/S	125/156	2S/S	●	1482	65,1
1290 Super Duke GT	V2q	108,0/71,0	1301	dohc/4	127 (173)	8870	144	6500	13,2	6	Ke	G-Kat	Gr/S	125/156	2S/S	●	1482	65,1

Motor [1] B = Boxermotor, R = Reihenmotor, V = V-Motor; l = Kurbelwelle längs, q = Kurbelwelle quer
[2] Kd = Kardan, Ke = Kette, Za = Zahnriemen
[3] G-Kat = geregelter Katalysator, U-Kat = ungeregelter Katalysator, SLS = Sekundärluftsystem
Fahrwerk/Werkstoff [4] Br = Brücke, Ds = Doppelschleife, Es = Einschleife; Gr = Gitterrohr, Mc = Monocoque, R = Rohrrahmen, Rg = Rückgrat; Zr = Zentralrohr; /A = Aluminium, /K = Kohlefaser, /S = Stahl

Motorräder in Deutschland

			Maße und Gewichte: Werksangaben						Test in MOTORRAD				Preis	Marke/Modell
Nachlauf [mm]	Reifen vorn	Reifen hinten	Sitzhöhe [mm]	Tankinhalt/ davon Reserve [l]	Leergewicht vollgetankt [kg]	Zuladung [kg]	Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	Höchstgeschwindigkeit [km/h]	Leergewicht vollgetankt [kg]	Beschleunigung 0-100 km/h [s]	Verbrauch [l/100 km]	Test-Art/Ausgabe [7]	Preis inkl. 19 % MwSt. ohne Nebenkosten [Euro]	
														INDIAN
120	130/90 H 16	150/80 H 16	643	12,5/1,9	ca. 250	200	449	k. A.	–	–	–	FB 26/2015	11 990	**Scout Sixty**
120	130/90 H 16	150/80 H 16	643	12,5/1,9	255	194	449	193	257	4,4	4,6	VT 22/2015	13 650	**Scout**
155	130/90 B 16	180/65 B 16	660	20,8/3,8	357	216	573	193	370	5,9	5,4	VT 19/2014	22 600	**Chief Classic**
155	130/90 B 16	180/65 B 16	660	20,8/3,8	357	216	573	193	–	–	–	–	22 600	**Chief Dark Horse**
155	130/90 B 16	180/65 B 16	660	20,8/3,8	379	194	573	193	390	6,3	5,9	VT 3/2014	26 700	**Chief Vintage**
150	130/90 B 16	180/65 B 16	660	20,8/3,8	385	245	630	k. A.	–	–	–	FB 19/2013	27 550	**Chieftain**
150	130/90 B 16	180/60 R 16	673	20,8/3,8	422	208	630	193	426	5,4	5,2	VT 18/2015	29 400	**Roadmaster**
														JUNAK
k. A.	90/90 18	130/90 15	700	14,0/k. A.	160	150	310	120	–	–	–	–	4199	**M11 320**
k. A.	90/90 21	160/80 16	680	13,5/k. A.	190	150	340	k. A.	–	–	–	–	4699	**M16 320**
k. A.	110/70-17	150/60-17	730	19,0/k. A.	132	150	282	160	–	–	–	–	3999	**Evo 300**
														KAWASAKI
105	3.00-21	4/60-18	890	7,7/k. A.	138	181	319	105	138	17,6	3,4	VT 15/2010	4595	**KLX 250**
93	110/70 17	140/70 17	785	17,0/k. A.	174	180	354	170	177	6,1	3,3	VT 25/2014	5495	**Ninja 300**
82	110/70 17	140/70 17	785	17,0/k. A.	168	186	354	166	172	6,1	3,8	VT 13/2015	5195	**Z 300**
103	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	815	17,0/k. A.	191	180	371	k. A.	193	3,4	4,9	VT 8/2012	11 995	**ZX-6R**
101	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	830	17,0/k. A.	194	180	374	260	196	3,4	4,9	VT 5/2013	13 195/13 345	**ZX-6R 636/SE**
110	120/70 ZR 17	160/60 ZR 17	805	16,0/k. A.	211	200	411	210	213	4,0	3,9	VT 14/2012	6895	**ER-6f**
110	120/70 ZR 17	160/60 ZR 17	805	16,0/k. A.	206	200	406	200	208	3,9	4,0	VT 11/2014	6395	**ER-6n**
108	120/70 ZR 17	160/60 ZR 17	840	21,0/3,0	216	210	426	185	220	4,5	4,3	VT 5/2015	7895	**Versys 650**
120	120/70 R 18	160/60 R 17	705	14,0/k. A.	228	198	k. A.	176	230	5	3,8	VT 8/2015	7495	**Vulcan S**
120	120/70 R 18	160/60 R 17	705	14,0/k. A.	228	198	k. A.	176	–	–	–	–	7695	**Vulcan S SE**
108	100/90-19	130/80-18	790	14,0/k. A.	217	183	400	174	217	6,1	4,0	VT 19/2013	8290/8590	**W 800/SE**
98	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	830	17,0/k. A.	231	180	411	230	231	3,3	5,3	VT 23/2015	8895	**Z 800**
98	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	830	17,0/k. A.	231	180	411	230	231	3,3	5,3	–	9495	**Z 800 Sugomi**
103	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	834	17,0/k. A.	226	411	185	215	231	3,9	5,2	VT 7/2015	7995	**Z 800 e**
160	130/90-16	180/70-15	680	20,0/k. A.	282	180	462	160	–	–	–	VT 8/2010	8495/8695	**Vulcan 900 Classic/SE**
182	80/90-21	180/70-15	685	20,0/k. A.	278	180	458	160	–	–	–	VT 19/2011	8495	**Vulcan 900 Custom**
103	120/70 ZR 17	200/55 ZR 17	825	17,0/k. A.	238	104	k. A.	299	239	3,1	6,2	VT 13/2015	26 000	**Ninja H2**
107	120/70 ZR 17	190/55 ZR 17	835	17,0/k. A.	206	175	381	k. A.	–	–	–	–	17 195	**ZX-10R**
107	120/70 ZR 17	190/55 ZR 17	835	17,0/k. A.	206	175	381	k. A.	–	–	–	–	17 395	**ZX-10R KRT-Replica**
107	120/70 ZR 17	190/55 ZR 17	835	17,0/k. A.	206	175	381	k. A.	–	–	–	–	18 095	**ZX-10R Winter Test Edition**
106	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	840	21,0/k. A.	250	220	470	225	–	3,5	5,3	VT 5/2015	12 490	**Versys 1000**
101	120/70 ZR 17	190/50 ZR 17	815	17,0/k. A.	221	180	401	237	222	3,2	5,3	VT 13/2015	12 195	**Z 1000**
101	120/70 ZR 17	190/50 ZR 17	815	17,0/k. A.	221	180	401	237	222	3,2	5,3	–	13 395	**Z 1000 Sugomi**
102	120/70 ZR 17	190/50 ZR 17	820	19,0/k. A.	231	195	426	245	235	3,3	5,5	VT 18/2015	12 795	**Z 1000 SX**
112	120/70 ZR 17	190/50 ZR 17	815	22,0/k. A.	305	227	532	246	314	3,2	6,2	VT 1/2013	17 495	**1400 GTR**
93	120/70 ZR 17	190/50 ZR 17	800	22,0/k. A.	268	175	443	298	–	–	–	–	19 145	**ZZR 1400 Performance Sport**
169	130/90-16	170/70-16	730	20,0/k. A.	382	180	562	160	–	–	–	TT 19/2009	16 695	**Vulcan 1700 Nomad**
177	130/90-16	170/70-16	730	20,0/k. A.	406	180	586	160	–	–	–	VT 15/2009	20 195	**Vulcan 1700 Voyager**
														KEEWAY
k. A.	110/90-16	120/90-16	688	13,5/k. A.	170	k. A.	k. A.	115	–	–	–	–	3699	**Blackster 250i**
														KTM
k. A.	80/100-21	110/100-18	915	7,0/k. A.	98	182	280	70	–	–	–	FB 20/2013	6845	**Freeride 250 R**
k. A.	80/100-21	110/100-18	915	5,5/k. A.	105	175	280	118	105	9,3	5,3	VT 22/2012	7345	**Freeride 350**
94	110/70 ZR 17	150/60 ZR 17	800	11,0/k. A.	148	187	335	160	152	5,3	3,7	VT 13/2015	4995	**390 Duke**
88	110/70 ZR 17	150/60 ZR 17	820	11,0/1,5	164	171	335	160	164	5,3	3,3	VT 14/2015	5795	**RC 390**
k. A.	120/70 ZR 17	160/60 ZR 17	865	14,0/3,2	162	188	350	188	–	–	–	FB 26/2015	8395	**690 Duke**
k. A.	120/70 ZR 17	160/60 ZR 17	865	14,0/3,2	162	188	350	189	–	–	–	FB 26/2015	9995	**690 Duke R**
115	90/90-21	140/80-18	910	12,0/2,5	148	202	350	170	152	4,5	3,9	FB 9/2014	8995	**690 Enduro R**
112	120/70 ZR 17	160/60 ZR 17	925	12,0/2,5	152	198	350	180	154	4,3	4,2	VT 22/2013	8995	**690 SMC R**
120	110/80 ZR 19	150/70 ZR 17	850	23,0/3,5	229	211	440	205	233	3,7	5,0	VT 12/2015	12 795	**1050 Adventure**
120	120/70 ZR 19	170/60 ZR 17	860	23,0/3,5	234	206	440	250	238	3,7	5,6	TT 6/2013	15 695	**1190 Adventure**
108	90/90 ZR 21	150/70 ZR 18	890	23,0/3,5	234	206	440	250	244	3,8	6,0	VT 6/2014	15 795	**1190 Adventure R**
120	120/70 ZR 19	170/60 ZR 17	860	30,0/4,0	252	208	460	250	256	3,4	6,1	TT 7/2015	17 995	**1290 Super Adventure**
107	120/70 ZR 17	190/55 ZR 17	835	18,0/3,5	203	201	406	290	213	3,3	6,0	VT 23/2014	15 895/17 995	**1290 Super Duke R/Special Edition**
107	120/70 ZR 17	190/55 ZR 17	835	23,0/3,5	228	225	456	260	–	–	–	–	17 995	**1290 Super Duke GT**

Bremsen
[5] S = Scheibe
2S = 2 Scheiben
T = Trommel

ABS
[6] ● = serienmäßig
○ = optional
– = nicht verfügbar

Test-Art
[7] FB = Fahrbericht
T = Test
TT = Top-Test
VT = Vergleichstest
LT = Langstreckentest

k. A. = keine Angabe vom Hersteller/Importeur

* = Preis inklusive Nebenkosten ** = Preis 2015

MOTORRÄDER IN DEUTSCHLAND Daten, Messwerte, Preise

Marke/Modell	Motor, Kraftübertragung												Fahrwerk					
	Motorkonfiguration[1]	Bohrung/Hub [mm]	Hubraum [cm³]	Gassteuerung/Ventile	Leistung [kW (PS)]	Nenndrehzahl [1/min]	Drehmoment [Nm]	bei Drehzahl [1/min]	Verdichtung	Zahl der Gänge	Hinterradantrieb[2]	Abgasreinigung[3]	Rahmenbauart/Werkstoff[4]	Federweg vorn/hinten [mm]	Bremsen vorn/hinten[5]	ABS[6]	Radstand [mm]	Lenkkopfwinkel [°gegen Horizontale]
LEONART																		
Scrambler 250	V2q	k.A./k.A.	249	ohc/2	13 (17)	8000	19	6000	k. A.	5	Ke	k. A.	R/S	k. A.	S/S	–	k. A.	k. A.
MASH																		
TwoFifty/Cafe Racer	1q	k.A./k.A.	249	ohc/2	15 (20)	7500	20	6000	k. A.	5	Ke	k. A.	R/S	k. A.	S/S	–	k. A.	k. A.
Adventure 400 R	1q	85,0/70,0	397	ohc/4	20 (27)	7000	33	5500	k. A.	5	Ke	k. A.	R/S	210/220	S/S	–	1460	63,0
FiveHundred/Scrambler	1q	85,0/70,0	397	ohc/4	20 (27)	7000	30	5500	k. A.	5	Ke	k. A.	R/S	k. A.	S/T	–	k. A.	k. A.
MOTO GUZZI																		
V7 II Stone	V2l	80,0/74,0	744	ohv/2	35 (48)	6200	60	2800	10,5	6	Kd	G-Kat	Ds/S	130/111	S/S	●	1435	62,5
V7 II Special	V2l	80,0/74,0	744	ohv/2	35 (48)	6200	60	2800	10,5	6	Kd	G-Kat	Ds/S	130/111	S/S	●	1435	62,5
V7 II Racer	V2l	80,0/74,0	744	ohv/2	35 (48)	6200	60	2800	10,5	6	Kd	G-Kat	Ds/S	130/96	S/S	●	1435	62,5
V7 II Stornello	V2l	80,0/74,0	744	ohv/2	35 (48)	6700	60	3250	10,5	6	Kd	G-Kat	Ds/S	130/111	S/S	●	1435	62,5
V 9 Bobber	V2l	84,0/77,0	853	ohv/2	40 (55)	6250	62	3000	10,5	6	Kd	G-Kat	Ds/S	130/97	S/S	●	1480	63,6
V 9 Roamer	V2l	84,0/77,0	853	ohv/2	40 (55)	6250	62	3000	10,5	6	Kd	G-Kat	Ds/S	130/97	S/S	●	1480	63,6
Griso 1200 8V Special Edition	V2l	95,0/81,2	1151	ohc/4	81 (110)	7500	108	6400	11,0	6	Kd	G-Kat	Br/S	120/110	2S/S	–	1554	63,7
Stelvio 1200 8V NTX	V2l	95,0/81,2	1151	ohc/4	77 (104)	7250	113	5800	11,0	6	Kd	G-Kat	Br/S	170/155	2S/S	●	1535	63,0
California 1400 Audace	V2l	104,0/81,2	1380	ohc/4	71 (96)	6500	121	3000	10,5	6	Kd	G-Kat	Ds/S	120/120	2S/S	●	1695	52,0
California 1400 Eldorado	V2l	104,0/81,2	1380	ohc/4	71 (96)	6500	120	2750	10,5	6	Kd	G-Kat	Ds/S	120/120	2S/S	●	1695	52,0
California 1400 Touring/SE	V2l	104,0/81,2	1380	ohc/4	71 (96)	6500	120	2750	10,5	6	Kd	G-Kat	Ds/S	120/110	2S/S	●	1685	58,0
MOTO MORINI																		
11½	V2q	107,0/66,0	1187	dohc/4	86 (117)	8500	105	6750	12,2	6	Ke	G-Kat	Gr/S	155/160	2S/S	–	1480	65,5
Corsaro Veloce 1200	V2q	107,0/66,0	1187	dohc/4	99 (135)	8500	122	6750	12,4	6	Ke	G-Kat	Gr/S	129/130	2S/S	–	1450	65,5
Granpasso 1200	V2q	107,0/66,0	1187	dohc/4	87 (118)	8500	104	7000	12,2	6	Ke	G-Kat	Gr/S	175/200	2S/S	–	1490	63,5
Granpasso 1200 R	V2q	107,0/66,0	1187	dohc/4	87 (118)	8500	104	7000	12,2	6	Ke	G-Kat	Gr/S	175/200	2S/S	–	1490	63,5
Rebello 1200	V2q	107,0/66,0	1187	dohc/4	96 (130)	8500	122	6750	11,9	6	Ke	G-Kat	Gr/S	129/134	2S/S	–	1450	65,5
Scrambler	V2q	107,0/66,0	1187	dohc/4	86 (117)	8500	105	7000	12,2	6	Ke	G-Kat	Gr/S	150/170	2S/S	–	1480	63,5
MV AGUSTA																		
Brutale 675	R3q	79,0/45,9	675	dohc/4	81 (110)	12 500	65	12 000	12,1	6	Ke	G-Kat	Gr/S	125/119	2S/S	●	1380	66,0
F3 675	R3q	79,0/45,9	675	dohc/4	94 (128)	14 400	71	10 600	13,0	6	Ke	G-Kat	Gr/S	125/123	2S/S	●	1380	66,0
F3 675 RC	R3q	79,0/45,9	675	dohc/4	94 (128)	14 400	71	10 600	13,0	6	Ke	G-Kat	Gr/S	125/123	2S/S	●	1380	66,0
Brutale 800	R3q	79,0/54,3	798	dohc/4	86 (116)	11 500	83	7600	12,3	6	Ke	G-Kat	Gr/S	125/124	2S/S	●	1400	k. A.
Brutale 800 RR	R3q	79,0/45,9	798	dohc/4	103 (140)	13 100	86	10 100	13,3	6	Ke	G-Kat	Gr/S	125/125	2S/S	●	1380	66,0
Brutale 800 Dragster	R3q	79,0/54,3	798	dohc/4	92 (125)	11 600	81	8600	13,3	6	Ke	G-Kat	Gr/S	125/125	2S/S	●	1380	66,0
Brutale 800 Dragster RR	R3q	79,0/45,9	798	dohc/4	103 (140)	13 100	86	10 100	13,3	6	Ke	G-Kat	Gr/S	125/125	2S/S	●	1380	66,0
Brutale 800 Dragster RR LH44	R3q	79,0/45,9	798	dohc/4	103 (140)	13 100	86	10 100	13,3	6	Ke	G-Kat	Gr/S	125/125	2S/S	●	1380	66,0
F3 800	R3q	79,0/54,3	798	dohc/4	109 (148)	13 000	88	10 600	13,3	6	Ke	G-Kat	Gr/S	125/123	2S/S	●	1380	66,0
F3 800 RC	R3q	79,0/54,3	798	dohc/4	109 (148)	13 000	88	10 600	13,3	6	Ke	G-Kat	Gr/S	125/123	2S/S	●	1380	66,0
Rivale 800	R3q	79,0/54,3	798	dohc/4	92 (125)	12 000	84	8600	13,3	6	Ke	G-Kat	Gr/S	150/130	2S/S	●	1410	64,5
Stradale 800	R3q	79,0/54,3	798	dohc/4	85 (115)	11 000	79	9000	13,3	6	Ke	G-Kat	Gr/S	150/150	2S/S	●	1460	64,5
Turismo Veloce 800	R3q	79,0/54,3	798	dohc/4	81 (110)	10 000	83	8000	12,2	6	Ke	G-Kat	Gr/S	160/160	2S/S	●	1424	66,0
Turismo Veloce Lusso 800	R3q	79,0/54,3	798	dohc/4	81 (110)	10 000	83	8000	12,2	6	Ke	G-Kat	Gr/S	160/160	2S/S	●	1424	66,0
F4 1000	R4q	79,0/50,9	998	dohc/2	144 (195)	13 400	111	9600	13,4	6	Ke	G-Kat	Gr/S+A	120/120	2S/S	●	1430	66,0
F4 1000 RR	R4q	79,0/50,9	998	dohc/4	148 (201)	13 600	111	9600	13,4	6	Ke	G-Kat	Gr/S	120/120	2S/S	●	1430	66,0
F4 1000 RC	R4q	79,0/50,9	998	dohc/4	158 (212)	13 600	115	9300	13,4	6	Ke	G-Kat	Gr/S	124/120	2S/S	●	1430	66,0
Brutale 1090	R4q	79,0/55,0	1078	dohc/4	106 (144)	10 300	112	8100	13,0	6	Ke	G-Kat	Gr/S	125/120	2S/S	●	1438	65,0
Brutale 1090 RR	R4q	79,0/55,0	1078	dohc/4	116 (158)	11 900	100	10 100	13,0	6	Ke	G-Kat	Gr/S	125/120	2S/S	●	1438	65,0
RIEJU																		
Tango 250	1q	65,5/66,2	223	ohc/2	12 (16)	6000	19	5500	k. A.	5	Ke	k. A.	R/S	170/180	S/S	–	1305	k. A.
ROYAL ENFIELD																		
Bullet/Classic 500	1q	84,0/90,0	499	ohv/2	20 (27)	5250	41	4000	8,5	5	Ke	k. A.	Es/S	150/130	S/T	–	1370	63,0
Continental GT	1q	87,0/90,0	535	ohv/2	21 (29)	5100	44	4000	8,5	5	Ke	k. A.	Ds/S	110/80	S/S	–	1360	66,0
SOMMER																		
Diesel 462	1q	88,0/76,0	462	ohv/2	8 (11)	3500	26	2000	20,5	4	Zr	k. A.	Es/S	150/120	S/T	–	1385	63,0
SUZUKI																		
Van Van 200	1q	66,0/58,2	199	ohc/4	11 (14)	9000	14	6500	9,4	5	Ke	k.A.	Ds/S	110/136	S/T	–	1385	64,0
Inazuma 250	R2q	53,5/55,2	248	ohc/2	18 (24)	8500	22	6500	11,5	6	Ke	G-Kat	Ds/S	120/120	S/S	–	1430	64,0
Inazuma 250 F	R2q	53,5/55,2	248	ohc/2	18 (24)	8500	22	6500	11,5	6	Ke	G-Kat	Ds/S	120/120	S/S	–	1430	64,0
GSX-R 600	R4q	67,0/42,5	599	dohc/4	93 (126)	13 500	70	11 500	12,9	6	Ke	G-Kat+SLS	Br/A	120/130	2S/S	–	1385	66,3

Motor [1] B = Boxermotor, R = Reihenmotor, V = V-Motor; l = Kurbelwelle längs, q = Kurbelwelle quer
[2] Kd = Kardan, Ke = Kette, Za = Zahnriemen
[3] G-Kat = geregelter Katalysator, U-Kat = ungeregelter Katalysator, SLS = Sekundärluftsystem

Fahrwerk/Werkstoff [4] Br = Brücke, Ds = Doppelschleife, Es = Einschleife, Gr = Gitterrohr, Mc = Monocoque, R = Rohrrahmen, Rg = Rückgrat, Zr = Zentralrohr, /A = Aluminium, /K = Kohlefaser, /S = Stahl

			Maße und Gewichte: Werksangaben						Test in MOTORRAD				Preis	Marke/Modell
Nachlauf [mm]	Reifen vorn	Reifen hinten	Sitzhöhe [mm]	Tankinhalt/ davon Reserve [l]	Leergewicht vollgetankt [kg]	Zuladung [kg]	Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	Höchstgeschwindigkeit [km/h]	Leergewicht vollgetankt [kg]	Beschleunigung 0-100 km/h [s]	Verbrauch [l/100 km]	Test-Art/Ausgabe 7)	Preis inkl. 19 % MwSt. ohne Nebenkosten [Euro]	
														LEONART
k. A.	100/80-17	130/90-15	k. A.	14,0/k. A.	129	k. A.	k. A.	140	–	–	–	–	4999	Scrambler 250
														MASH
k. A.	110/70-17	130/70-17	780	12,0/k. A.	ca. 125	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	3395/3650	TwoFifty/Cafe Racer
k. A.	90/90-21	130/80-18	880	19,0/k. A.	176	136	312	115	176	10,4	3,6	T 20/2015	5195	Adventure 400 R
k. A.	100/90-19	130/70 B 18	780	13,0/k. A.	166	144	310	130	166	9,5	3,3	VT 2/2015	4650/4995	FiveHundred/Scrambler
														MOTO GUZZI
117	100/90-18	130/80-17	790	21,0/4,0	198	203	401	160	207	6,0	4,9	VT 15/2015	8235**	V7 II Stone
117	100/90-18	130/80-17	790	21,0/4,0	198	203	401	160	207	6,0	4,5	VT 3/2015	8935**	V7 II Special
117	100/90-18	130/80-17	790	21,0/4,0	198	203	401	160	–	–	–	FB 24/2014	9735**	V7 II Racer
117	100/90-18	130/80-17	798	21,0/4,0	201	k. A.	k. A.	160	–	–	–	–	k. A.	V7 II Stornello
116	130/90-16	150/80 B16	770	15,0/4,0	210	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	k. A.	V9 Bobber
125	100/90-19	150/80-16	775	15,0/4,0	210	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	k. A.	V9 Roamer
108	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	800	16,7/3,3	244	206	450	210	252	3,5	–	VT 8/2014	14 335**	Griso 1200 8V Special Edition
125	110/80 R 19	150/70 R 17	820/840	32,0/7,0	297	178	475	220	–	–	–	–	16 235**	Stelvio 1200 8V NTX
145	130/70 R 18	200/60 R 16	765	20,5/5,0	313	230	543	195	317	4,5	5,8	VT 19/2015	18 245**	California 1400 Audace
144	130/90 B16	180/65 B16	740	20,5/5,0	328	k. A.	k. A.	195	–	–	–	–	18 245**	California 1400 Eldorado
155	130/70 R 18	200/60 R 16	740	20,5/5,0	338	209	547	185	345	5,5	6,2	VT 10/2014	ab 19 945**	California 1400 Touring/SE
														MOTO MORINI
103	120/70 R 17	180/55 R 17	800	20,8/3,0	ca. 215	k. A.	k. A.	210	–	–	–	FB 16/2014	13 500	11½
103	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	830	18,7/3,0	ca. 211	174	385	250	219	3,4	6,5	VT 6/2010	18 500	Corsaro Veloce 1200
110	110/80 R 19	180/55 R 17	830/875	27,0/5,0	ca. 235	165	400	210	235	4,1	5,8	VT 19/2008	19 700	Granpasso 1200
110	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	798/840	27,0/5,0	k.A.	k.A.	k. A.	k.A.	–	–	–	–	19 000	Granpasso 1200 R
103	120/70 ZR 17	190/55 ZR 17	820	22,0/3,0	213	172	385	210	–	–	–	FB 21/2013	25 000	Rebello 1200
127	110/80 R 19	150/70 R 17	840	20,8/3,0	ca. 215	180	395	210	–	–	–	FB 22/2014	15 200	Scrambler
														MV AGUSTA
95	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	810	16,6/5,0	183	181	364	225	185	3,6	5,2	TT 17/2012	10 190	Brutale 675
99	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	805	16,5/k. A.	189	181	370	260	193	3,6	5,6	VT 15/2012	13 590	F3 675
99	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	805	16,5/k. A.	189	181	370	260	–	–	–	–	15 490	F3 675 RC
103	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	830	16,5/k. A.	192	k. A.	k. A.	237	–	–	–	–	12 590	Brutale 800
95	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	810	16,6/k.A.	185	179	364	245	191	3,5	6,2	VT 16/2015	13 890	Brutale 800 RR
95	120/70 ZR 17	200/50 ZR 17	811	16,6/k. A.	k. A.	k. A.	364	245	192	3,5	–	FB 6/2014	13 590	Brutale 800 Dragster
95	120/70 ZR 17	200/50 ZR 17	810	16,6/k.A.	182	179	364	245	–	–	–	FB 24/2014	16 390	Brutale 800 Dragster RR
95	120/70 ZR 17	200/50 ZR 17	810	16,6/k.A.	182	k. A.	k. A.	245	–	–	–	–	24 144	Brutale 800 Dragster RR LH 44
99	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	805	16,5/k. A.	189	181	370	269	195	3,6	5,7	VT 15/2013	15 930	F3 800
99	120/70 ZR 17	190/55 ZR 17	805	16,5/k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	269	–	–	–	–	17 090	F3 800 RC
105	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	881	16,0/k. A.	194	168	362	245	-	3,8	6,4	VT 16/2014	13 390	Rivale 800
109	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	870	16,0/k. A.	197	186	383	214	210	3,8	6,4	VT 6/2015	13 890	Stradale 800
108	120/70 ZR 17	190/55 ZR 17	850	22,0/k. A.	213	194	407	230	223	3,7	4,9	VT 18/2015	14 990	Turismo Veloce 800
108	120/70 ZR 17	190/55 ZR 17	850	22,0/k. A.	214	k. A.	k. A.	230	–	–	–	FB 22/2015	16 890	Turismo Veloce Lusso 800
100	120/70 ZR 17	200/55 ZR 17	830	17,0/k. A.	ca. 210	k. A.	395	291	215	3,3	5,9	FB 12/2014	18 990	F4 1000
100	120/70 ZR 17	200/55 ZR 17	830	17,0/k. A.	ca. 209	k. A.	k. A.	298	–	–	–	FB 4/2013	25 990	F4 1000 RR
100	120/70 ZR 17	200/55 ZR 17	830	17,0/k. A.	ca. 200	k. A.	k. A.	302	–	–	–	FB 4/2013	36 990	F4 1000 RC
104	120/70 ZR 17	190/55 ZR 17	830	23,0/4,0	ca. 206	k. A.	k. A.	265	–	–	–	–	14 490	Brutale 1090
104	120/70 ZR 17	190/55 ZR 17	830	23,0/4,0	ca. 205	k. A.	k. A.	265	219	3,3	7,3	VT 9/2014	18 490	Brutale 1090 RR
														RIEJU
k. A.	110/80-17	130/70-17	830	6,5/k. A.	115	k. A.	k. A.	105	–	–	–	T 16/2009	3199	Tango 250
														ROYAL ENFIELD
90	90/90-19	110/80-18	800	13,5/k. A.	187	178	365	129	–	–	–	–	4999/5799	Bullet/Classic 500
91	100/90-18	130/70 R 18	800	13,5/k. A.	188	177	365	137	–	–	–	VT 8/2014	6299	Continental GT
														SOMMER
80	3.25-19	3.50-19	760	13,5/k. A.	176	174	350	99	–	–	–	–	9200	Diesel 462
														SUZUKI
91	130/80-18	180/80-14	770	6,5/k.A.	128	187	315	110	–	–	–	–	k.A.	Van Van 200
105	110/80-17	140/70-17	780	13,3/k. A.	182	183	365	135	183	9,5	4,4	VT 26/2012	3990**	Inazuma 250
105	110/80-17	140/70-17	780	13,0/k. A.	187	178	365	140	–	–	–	–	4740**	Inazuma 250 F
97	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	810	17,0/k. A.	187	193	380	260	190	3,4	4,8	VT 11/2013	11 990**	GSX-R 600

Bremsen
[5] S = Scheibe
2S = 2 Scheiben
T = Trommel

ABS
[6] ● = serienmäßig
○ = optional
– = nicht verfügbar

Test-Art
[7] FB = Fahrbericht
T = Test
TT = Top-Test
VT = Vergleichstest
LT = Langstreckentest

k. A. = keine Angabe vom Hersteller/Importeur

* = Preis inklusive Nebenkosten

** = Preis 2015

MOTORRÄDER IN DEUTSCHLAND Daten, Messwerte, Preise

Marke/Modell	Motor, Kraftübertragung												Fahrwerk					
	Motorkonfiguration[1]	Bohrung/Hub [mm]	Hubraum [cm³]	Gassteuerung/Ventile	Leistung [kW (PS)]	Nenndrehzahl [1/min]	Drehmoment [Nm]	bei Drehzahl [1/min]	Verdichtung	Zahl der Gänge	Hinterradantrieb[2]	Abgasreinigung[3]	Rahmenbauart/Werkstoff[4]	Federweg vorn/hinten [mm]	Bremsen vorn/hinten[5]	ABS[6]	Radstand [mm]	Lenkkopfwinkel [° gegen Horizontale]
SUZUKI																		
SV 650	V2q	81,0/62,6	645	dohc/4	56 (76)	8400	64	k. A.	11,2	6	Ke	G-Kat	Gr/S	125/130	2S/S	●	1445	65,0
V-Strom 650	V2q	81,0/62,6	645	dohc/4	51 (69)	8800	60	6400	11,2	6	Ke	G-Kat+SLS	Br/A	150/159	2S/S	●	1560	64,0
V-Strom 650 XT	V2q	81,0/62,6	645	dohc/4	51 (69)	8800	60	6400	11,2	6	Ke	G-Kat+SLS	Br/A	150/159	2S/S	●	1560	64,0
Bandit 650 S	R4q	65,5/48,7	656	dohc/4	63 (86)	10 500	62	8900	11,5	6	Ke	G-Kat+SLS	Ds/S	130/128	2S/S	●	1470	64,0
GSX 650 F	R4q	65,5/48,7	656	dohc/4	63 (86)	10 500	62	8900	11,5	6	Ke	G-Kat+SLS	Ds/S	130/128	2S/S	●	1470	64,0
GSR 750	R4q	72,0/46,0	749	dohc/4	78 (106)	10 000	80	9000	12,3	6	Ke	G-Kat+SLS	Br/S	120/135	S/S	●	1450	64,8
GSX-R 750	R4q	70,0/48,7	750	dohc/4	110 (150)	13 200	86	11 200	12,5	6	Ke	G-Kat+SLS	Br/A	120/130	2S/S	–	1390	66,4
C 800/C/Black Edition	V2q	83,0/74,4	805	ohc/4	39 (53)	6000	69	3200	9,4	5	Kd	G-Kat+SLS	Ds/S	140/105	S/T	–	1655	56,4
GSX-R 1000	R4q	k. A.	999	dohc/4	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k.A.	6	Ke	k. A.	Br/A	k. A.	2S/S	●	k. A.	k. A.
GSX-S 1000 A	R4q	73,4/59,0	999	dohc/4	107 (146)	10 000	106	9500	12,2	6	Ke	G-Kat+SLS	Br/A	120/130	2S/S	●	1460	65,0
GSX-S 1000 FA	R4q	73,4/59,0	999	dohc/4	107 (146)	10 000	106	9500	12,2	6	Ke	G-Kat+SLS	Br/A	120/130	2S/S	●	1460	65,0
V-Strom 1000	V2q	100,0/66,0	1037	dohc/4	74 (100)	8000	103	4000	11,3	6	Ke	G-Kat+SLS	Br/A	160/160	2S/S	●	1555	64,5
Bandit 1250 SA	R4q	79,0/64,0	1255	dohc/4	72 (98)	7500	108	3700	10,5	6	Ke	G-Kat+SLS	Ds/S	130/136	2S/S	●	1485	64,0
GSX 1250 FA	R4q	79,0/64,0	1255	dohc/4	72 (98)	7500	108	3700	10,5	6	Ke	G-Kat+SLS	Ds/S	130/136	2S/S	●	1485	64,0
Hayabusa 1300	R4q	81,0/65,0	1340	dohc/4	145 (197)	9500	155	7200	12,5	6	Ke	G-Kat+SLS	Br/A	120/140	2S/S	●	1480	66,6
Intruder C 1500 T	V2q	96,0/101,0	1462	ohc/4	58 (79)	4800	131	2600	9,5	5	Kd	G-Kat+SLS	Ds/S	130/108	S/S	–	1675	58,8
Intruder M 1800 R/RZ	V2q	112,0/90,5	1783	dohc/4	92 (125)	6200	160	3200	10,5	5	Kd	G-Kat+SLS	Ds/S	130/118	2S/S	–	1710	58,8
SWM																		
RS 300 R	1q	83,0/55,0	298	dohc/4	10 (14)	k. A.	k. A.	k. A.	12,9	6	Ke	k. A.	Br/S	300/296	S/S	–	1495	k. A.
Gran Milano 440	1q	90,0/70,0	445	ohc/4	25 (34)	k. A.	k. A.	k. A.	10,0	5	Ke	k. A.	Br/S	130/101	S/S	–	1410	k. A.
Silver Vase 440	1q	90,0/70,0	445	ohc/4	25 (34)	k. A.	k. A.	k. A.	10,0	5	Ke	k. A.	Br/S	130/99	S/S	–	1444	k. A.
RS 500 R	1q	97,0/67,8	501	dohc/4	20 (27)	k. A.	k. A.	k. A.	12,9	6	Ke	k. A.	Br/S	300/296	S/S	–	1495	k. A.
SM 500 R	1q	97,0/67,8	501	dohc/4	20 (27)	k. A.	k. A.	k. A.	12,9	6	Ke	k. A.	Br/S	250/290	S/S	–	1485	k. A.
RS 650 R	1q	100,0/76,4	600	dohc/4	40,0 (54)	7500	53	6500	12,4	6	Ke	k. A.	Br/S	210/270	S/S	–	1505	k. A.
SM 650 R	1q	100,0/76,4	600	dohc/4	40,0 (54)	7500	53	6500	12,4	6	Ke	k. A.	Br/S	250/290	S/S	–	1495	k. A.
RS 650 Superdual	1q	100,0/76,4	600	dohc/4	40,0 (54)	7500	53	6500	12,4	6	Ke	k. A.	Br/S	k. A.	S/S	–	1465	k. A.
SYM																		
Wolf SB250Ni	1q	71,0/63,0	249	ohc/4	18 (25)	7500	21	6500	k. A.	6	Ke	G-Kat	R/S	120/k. A.	2S/S	–	1335	65,0
TRIUMPH																		
Daytona 675	R3q	76,0/49,6	675	dohc/4	94 (128)	12 500	74	11 900	13,1	6	Ke	G-Kat+SLS	Br/A	110/129	2S/S	●	1375	67,0
Daytona 675 R	R3q	76,0/49,6	675	dohc/4	94 (128)	12 500	74	11 900	13,1	6	Ke	G-Kat+SLS	Br/A	120/133	2S/S	●	1375	67,0
Street Triple	R3q	74,0/52,3	675	dohc/4	78 (106)	11 850	68	9750	12,7	6	Ke	G-Kat+SLS	Br/A	110/124	2S/S	●	1390	65,9
Street Triple R/RX	R3q	74,0/52,3	675	dohc/4	78 (106)	11 850	68	9750	12,8	6	Ke	G-Kat+SLS	Br/A	115/135	2S/S	●	1410	65,9
Tiger 800 XC/XCx/XCA	R3q	74,0/61,9	799	dohc/4	70 (95)	9250	79	7850	11,1	6	Ke	G-Kat	Gr/S	220/215	2S/S	●	1568	66,9
Tiger 800 XR/XRx/XRT	R3q	74,0/61,9	799	dohc/4	70 (95)	9250	79	7850	11,1	6	Ke	G-Kat	Gr/S	180/170	2S/S	●	1555	66,3
America/LT	R2q	90,0/68,0	865	dohc/4	45 (61)	6800	72	3300	9,2	5	Ke	G-Kat+SLS	Es/S	120/96	S/S	–	1610	57,0
Scrambler	R2q	90,0/68,0	865	dohc/4	43 (59)	6800	69	4750	9,2	5	Ke	U-Kat+SLS	Ds/S	120/106	S/S	–	1500	62,2
Speedmaster	R2q	90,0/68,0	865	dohc/4	45 (61)	6800	72	3300	9,2	5	Ke	G-Kat+SLS	Ds/S	120/96	S/S	–	1600	56,2
Street Twin	R2q	k. A.	900	k. A.	k. A.	k. A.	80	3200	k. A.	k. A.	Ke	k. A.	k. A.	k. A.	S/S	●	k. A.	k. A.
Speed Triple 94	R3q	79,0/71,4	1050	dohc/4	99 (135)	9400	111	7750	12,0	6	Ke	G-Kat+SLS	Br/A	120/130	2S/S	●	1435	67,2
Speed Triple R 94	R3q	79,0/71,4	1050	dohc/4	99 (135)	9400	111	7750	12,0	6	Ke	G-Kat+SLS	Br/A	120/130	2S/S	●	1435	67,2
Speed Triple S	R3q	k. A.	1050	dohc/4	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	6	Ke	k. A.	Br/A	120/130	2S/S	●	1435	67,2
Speed Triple R	R3q	k. A.	1050	dohc/4	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	6	Ke	k. A.	Br/A	120/130	2S/S	●	1435	67,2
Tiger 1050 Sport	R3q	79,0/71,4	1050	dohc/4	92 (125)	9400	104	4300	12,0	6	Ke	G-Kat+SLS	Br/A	140/155	2S/S	●	1540	66,8
Bonneville T120/T120 Black	R2q	k. A.	1200	k. A.	k. A.	k. A.	105	3100	k. A.	k. A.	Ke	k. A.	k. A.	k. A.	2S/S	●	k. A.	k. A.
Truxton/R	R2q	k. A.	1200	k. A.	k. A.	k. A.	112	4950	k. A.	k. A.	Ke	k. A.	k. A.	k. A.	2S/S	●	k. A.	k. A.
Tiger Explorer XC/XCX/XCA	R3q	85,0/71,4	1215	dohc/4	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	11,0	6	Kd	G-Kat	Gr/k. A.	190/194	2S/S	●	1530	66,1
Tiger Explorer XR/XRX/XRT	R3q	85,0/71,4	1215	dohc/4	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	11,0	6	Kd	G-Kat	Gr/k. A.	190/194	2S/S	●	1530	66,1
Trophy SE	R3q	85,0/71,4	1215	dohc/4	99 (134)	8900	120	6450	11,0	6	Kd	G-Kat	Br/k. A.	127/120	2S/S	●	1542	63,0
Thunderbird Commander	R2q	107,1/94,3	1699	dohc/4	69 (94)	5400	151	3550	9,7	6	Zr	G-Kat+SLS	Ds/S	120/109	2S/S	●	1665	59,9
Thunderbird LT	R2q	107,1/94,3	1699	dohc/4	69 (94)	5408	151	3550	9,7	6	Zr	G-Kat+SLS	Ds/S	120/109	2S/S	●	1665	59,9
Thunderbird Storm	R2q	107,1/94,3	1699	dohc/4	72 (98)	5200	156	2950	9,7	6	Zr	G-Kat+SLS	Ds/S	120/95	2S/S	●	1615	58,0
Rocket III Roadster	R3l	101,6/94,3	2294	dohc/4	109 (148)	5750	221	3250	8,7	5	Kd	G-Kat	Rg/S	120/105	2S/S	●	1695	58,0

Motor [1] B = Boxermotor, R = Reihenmotor, V = V-Motor; l = Kurbelwelle längs, q = Kurbelwelle quer
[2] Kd = Kardan, Ke = Kette, Za = Zahnriemen
[3] G-Kat = geregelter Katalysator, U-Kat = ungeregelter Katalysator, SLS = Sekundärluftsystem

Fahrwerk/Werkstoff [4] Br = Brücke, Ds = Doppelschleife, Es = Einschleife; Gr = Gitterrohr, Mc = Monocoque, R = Rohrrahmen, Rg = Rückgrat; Zr = Zentralrohr; /A = Aluminium, /K = Kohlefaser, /S = Stahl

			Maße und Gewichte: Werksangaben						Test in MOTORRAD				Preis	Marke/Modell
Nachlauf [mm]	Reifen vorn	Reifen hinten	Sitzhöhe [mm]	Tankinhalt/ davon Reserve [l]	Leergewicht vollgetankt [kg]	Zuladung [kg]	Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	Höchstgeschwindigkeit [km/h]	Leergewicht vollgetankt [kg]	Beschleunigung 0-100 km/h [s]	Verbrauch [l/100 km]	Test-Art/Ausgabe [7]	Preis inkl. 19 % MwSt. ohne Nebenkosten [Euro]	
														SUZUKI
104	120/70 ZR 17	160/60 ZR 17	785	13,8/k. A.	197	223	420	k.A.	–	–	–	–	k. A.	SV 650
110	110/80 R 19	150/70 R 17	835	20,0/k. A.	214	201	415	185	232	4,2	3,6	VT 20/2014	8390**	V-Strom 650
110	110/80 R 19	150/70 R 17	835	20,0/k. A.	215	200	415	185	232	–	–	T 9/2015	8990**	V-Strom 650 XT
108	120/70 ZR 17	160/60 ZR 17	790	19,0/5,5	250	205	455	205	250	4,3	4,4	VT 20/2009	7490**	Bandit 650 S
108	120/70 ZR 17	160/60 ZR 17	790	19,0/k. A.	245	210	455	205	248	4,1	4,4	VT 18/2014	7790**	GSX 650 F
104	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	815	17,0/k. A.	210	190	400	225	214	3,3	4,3	VT 10/2014	8590**	GSR 750
97	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	810	17,0/k. A.	190	190	380	280	195	3,2	4,4	VT 15/2013	12 990**	GSX-R 750
138	130/90-16	170/80-15	700	15,0/k. A.	277	213	490	k. A.	–	–	–	–	ab 9240**	C 800/C/Black Edition
k. A.	120/70 ZR 17	190/50 ZR 17	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	k. A.	GSX-R 1000
100	120/70 ZR 17	190/50 ZR 17	815	17,0/k. A.	209	191	400	240	212	3,0	4,5	TT 10/2015	12 195**	GSX-S 1000 A
100	120/70 ZR 17	190/50 ZR 17	815	17,0/k. A.	214	186	400	240	216	3,1	4,6	VT 25/2015	12 795**	GSX-S 1000 FA
109	110/80 R 19	150/70 R 17	850	20,0/k. A.	228	212	440	205	229	4,0	5,0	VT 3/2015	12 290**	V-Strom 1000
104	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	805	19,0/k. A.	254	221	475	230	255	3,5	4,8	VT 10/2015	9740**	Bandit 1250 SA
104	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	805	19,0/k. A.	257	218	475	230	258	3,4	5,0	VT 14/2010	10 190**	GSX 1250 FA
93	120/70 ZR 17	190/50 ZR 17	805	21,0/1,0	266	183	449	295	268	3,0	–	VT 20/2015	14 490**	Hayabusa 1300
132	130/80 R 17	200/60 R 16	720	18,0/k. A.	363	197	560	155	–	–	–	FB 7/2013	13 590**	Intruder C 1500 T
124	130/70 R 18	240/40 R 18	705	19,0/4,0	347	218	565	215	350	4,0	6,2	VT 22/2014	ab 14 840**	Intruder M 1800 R/RZ
														SWM
106	90/90-21	140/80-18	963	7,2/k. A.	115	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	FB 15/2015	5990	RS 300 R
117	120/70-17	150/60-17	809	22,5/k. A.	161	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	5490	Gran Milano 440
109	100/90-19	130/80-17	822	22,5/k. A.	164	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	4990	Silver Vase 440
106	90/90-21	140/80 R 18	963	7,2/k. A.	120	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	6090	RS 500 R
83	120/70-17	150/60-17	920	7,2/k. A.	125	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	6290	SM 500 R
115	90/90-R 21	140/80 R 18	900	12,0/2,5	156	181	340	160	159	5,0	4,3	VT 22/2015	6490	RS 650 R
83	120/70-17	150/60-17	910	12,0/2,5	159	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	6490	SM 650 R
k. A.	110/80-19	140/80-17	860	19,0/k. A.	172	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	k. A.	RS 650 Superdual
														SYM
k. A.	k. A.	k. A.	840	14,0/k. A.	173	170	343	140	–	–	–	T 9/2012	4099	Wolf SB250Ni
														TRIUMPH
87	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	820	17,4/k. A.	184	195	379	258	191	3,4	5,0	VT 11/2013	12 800	Daytona 675
88	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	830	17,4/k. A.	184	k. A.	379	258	193	–	–	VT 8/2012	14 260	Daytona 675 R
95	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	800	17,4/k. A.	183	194	377	226	190	3,5	4,5	VT 25/2013	8640	Street Triple
95	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	820	17,4/k. A.	188	k. A.	383	226	188	3,5	4,7	VT 3/2013	9690/10 150	Street Triple R/RX
91	90/90-21	150/70-17	840–860	19,0/k. A.	218	220	438	210	–	–	–	VT 16+17/2015	ab 11 000	Tiger 800 XC/XCx/XCA
86	100/90-19	150/70 R 17	810–830	19,0/k. A.	213	222	435	210	228	4,0	4,4	VT 12/2015	ab 10 100	Tiger 800 XR/XRx/XRT
143	130/90-16	170/80 B 15	690	19,5/3,0	250	200	450	172	–	–	–	FB 7/2011	9180/10 130	America/LT
105	100/90 19	130/80 17	825	16,0/k. A.	230	200	430	168	232	–	5,3	VT 6/2013	9840	Scrambler
170	100/90 19	170/80 B 15	690	19,3/k. A.	250	200	450	152	266	5,7	4,7	VT 19/2011	9180	Speedmaster
k. A.	100/90 18	150/70 R17	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	k. A.	Street Twin
91	120/70 ZR 17	190/55 ZR 17	825	17,5/k. A.	214	195	409	248	221	3,2	5,4	–	10 990	Speed Triple 94
91	120/70 ZR 17	190/55 ZR 17	825	17,5/k. A.	214	193	407	248	221	3,2	5,2	–	12 490	Speed Triple R 94
91	120/70 ZR 17	190/55 ZR 17	805	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	k. A.	Speed Triple S
91	120/70 ZR 17	190/55 ZR 17	805	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	k. A.	Speed Triple R
90	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	830	20,0/k. A.	235	222	457	220	242	3,4	5,4	VT 5/2014	12 500	Tiger 1050 Sport
k. A.	100/90 18	150/70 R17	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	k. A.	Bonneville T120/T120 Black
k. A.	120/70 ZR17	160/60 ZR17	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	k. A.	Truxton/R
106	110/80 R 19	150/70 R 17	837	20,0/k. A.	259	212	471	215	–	–	–	–	k. A.	Tiger Explorer XC/XCX/XCA
106	110/80 R 19	150/70 R 17	837	20,0/k. A.	267	204	471	215	–	–	–	–	k. A.	Tiger Explorer XR/XRX/XRT
119	120/70 R 17	190/55 R 17	800–820	26,0/k. A.	315	239	554	222	317	4,0	5,3	VT 7/2014	18 670	Trophy SE
135	120/70 R 19	200/50 R 17	700	22,0/k. A.	348	232	580	185	–	–	–	FB 6/2014	17 190	Thunderbird Commander
133	150/80 R 16	180/70 R 16	700	22,0/k. A.	380	220	600	185	–	–	–	VT 10/2014	18 490	Thunderbird LT
151	120/70 R 19	200/50 R 17	700	22,0/k. A.	339	231	570	185	342	4,9	5,6	VT 19/2014	16 490	Thunderbird Storm
148	150/80 R 17	240/50 R 16	750	24,0/k. A.	367	222	589	193	370	3,5	6,8	VT 13/2013	18 040	Rocket III Roadster

Bremsen
[5] S = Scheibe
2S = 2 Scheiben
T = Trommel

ABS
[6] ● = serienmäßig
○ = optional
– = nicht verfügbar

Test-Art
[7] FB = Fahrbericht
T = Test
TT = Top-Test
VT = Vergleichstest
LT = Langstreckentest

k. A. = keine Angabe vom Hersteller/Importeur
* = Preis inklusive Nebenkosten
** = Preis 2015

MOTORRÄDER IN DEUTSCHLAND Daten, Messwerte, Preise

Marke/Modell	Motor, Kraftübertragung												Fahrwerk					
	Motorkonfiguration[1]	Bohrung/Hub [mm]	Hubraum [cm³]	Gassteuerung/Ventile	Leistung [kW (PS)]	Nenndrehzahl [1/min]	Drehmoment [Nm]	bei Drehzahl [1/min]	Verdichtung	Zahl der Gänge	Hinterradantrieb[2]	Abgasreinigung[3]	Rahmenbauart/Werkstoff[4]	Federweg vorn/hinten [mm]	Bremsen vorn/hinten[5]	ABS[6]	Radstand [mm]	Lenkkopfwinkel [°gegen Horizontale]
VAHRENKAMP																		
Diesel	1q	88,0/76,0	462	ohv/2	8 (11)	3600	26	2000	k. A.	4	Ke	k. A.	Es/S	150/120	T/T	–	1400	65,0
VICTORY																		
Gunner	V2q	101,0/108,0	1731	ohc/4	65 (88)	5300	139	2800	9,4	6	Zr	G-Kat	Br/S	130/75	S/S	●	1647	58,0
Hammer 8-Ball	V2q	101,0/108,0	1731	ohc/4	65 (88)	5300	139	2800	9,4	6	Zr	G-Kat	Br/S	130/75	S/S	–	1689	57,0
Hammer S	V2q	101,0/108,0	1731	ohc/4	65 (88)	5300	139	2800	9,4	6	Zr	G-Kat	Br/S	130/75	2S/S	–	1689	57,0
Vegas/8-Ball	V2q	101,0/108,0	1731	ohc/4	65 (88)	5300	139	2800	9,4	6	Zr	G-Kat	Br/S	130/75	S/S	–	1705	57,0
Highball	V2q	101,0/108,0	1731	ohc/4	65 (88)	5300	139	2800	9,4	6	Zr	G-Kat	Br/S	130/75	S/S	●	1647	58,0
Judge	V2q	101,0/108,0	1731	ohc/4	65 (88)	5300	139	2800	9,4	6	Zr	G-Kat	Br/S	130/75	S/S	●	1647	58,0
Cross Country	V2q	101,0/108,0	1731	ohc/4	62 (84)	4800	137	2500	9,4	6	Zr	G-Kat	Br/A	130/120	2S/S	●	1670	61,0
Cross Country Tour	V2q	101,0/108,0	1731	ohc/4	62 (84)	4800	137	2500	9,4	6	Zr	G-Kat	Br/A	130/120	2S/S	●	1670	61,0
Magnum	V2q	101,0/108,0	1731	ohc/4	62 (84)	4800	137	2500	9,4	6	Zr	G-Kat	Br/A	130/113	2S/S	●	1670	61,0
Vision	V2q	101,0/108,0	1731	ohc/4	61 (83)	5200	137	2500	9,4	6	Zr	G-Kat	Br/A	130/120	2S/S	●	1670	61,0
YAMAHA																		
WR 250 R	1q	77,0/53,6	250	dohc/4	23 (31)	10 000	24	8000	11,8	6	Ke	G-Kat	Ds/A	270/270	S/S	–	1420	64,0
MT-03	R2q	66,0/44,1	321	dohc/4	31 (42)	10 750	29	9000	11,2	6	Ke	G-Kat	Br/S	130/125	S/S	●	1380	65,0
YZF-R3	R2q	66,0/44,1	321	dohc/4	31 (42)	10 750	29	9000	11,2	6	Ke	G-Kat	Br/S	137/130	S/S	●	1380	65,0
SR 400	1q	87,0/67,2	399	ohc/2	17 (23)	6500	27	3000	8,5	5	Ke	G-Kat	Ds/S	150/125	S/T	–	1410	63,0
YZF-R6	R4q	67,0/42,5	599	dohc/4	91 (124)	14 500	66	10 500	13,1	6	Ke	G-Kat	Br/A	115/120	2S/S	–	1375	66,0
XJ6	R4q	65,5/44,5	600	dohc/4	57 (78)	10 000	60	8500	12,2	6	Ke	G-Kat	Br/S	130/130	2S/S	●	1440	64,0
XJ6 Diversion	R4q	65,5/44,5	600	dohc/4	57 (78)	10 000	60	8500	12,2	6	Ke	G-Kat	Br/S	130/130	2S/S	●	1440	64,0
XJ6 Diversion F	R4q	65,5/44,5	600	dohc/4	57 (78)	10 000	60	8500	12,2	6	Ke	G-Kat	Br/S	130/130	2S/S	●	1440	64,0
XT 660 R	1q	100,0/84,0	660	ohc/4	35 (48)	6000	58	5250	10,0	5	Ke	G-Kat	Es/S	225/200	S/S	–	1505	62,0
XT 660 X	1q	100,0/84,0	660	ohc/4	35 (48)	6000	58	5250	10,0	5	Ke	G-Kat	Es/S	200/200	S/S	–	1490	64,0
XT 660 Z Ténéré	1q	100,0/84,0	660	ohc/4	35 (48)	6000	58	5500	10,0	5	Ke	G-Kat+SLS	Es/S	210/200	2S/S	–	1505	62,0
XT 660 Z Ténéré ABS	1q	100,0/84,0	660	ohc/4	35 (48)	6000	58	5500	10,0	5	Ke	G-Kat+SLS	Es/S	160/150	2S/S	●	1504	62,0
MT-07	R2q	80,0/68,6	690	dohc/4	55 (75)	9000	68	6500	11,5	6	Ke	G-Kat	Br/S	130/130	2S/S	●	1400	66,0
MT-07 Moto Cage	R2q	80,0/68,6	690	dohc/4	55 (75)	9000	68	6500	11,5	6	Ke	G-Kat	Br/S	130/130	2S/S	●	1400	66,0
XSR 700	R2q	80,0/68,6	690	dohc/4	55 (75)	9000	68	6500	11,5	6	Ke	G-Kat	Br/S	130/130	2S/S	●	1400	66,0
Fazer8	R4q	68,0/53,6	779	dohc/4	78 (106)	10 000	82	8000	12,0	6	Ke	G-Kat	Br/A	130/130	2S/S	●	1460	65,0
FZ8	R4q	68,0/53,6	779	dohc/4	78 (106)	10 000	82	8000	12,0	6	Ke	G-Kat	Br/A	130/130	2S/S	●	1460	65,0
MT-09 ABS	R3q	78,0/59,1	847	dohc/4	85 (115)	10 000	88	8500	11,5	6	Ke	G-Kat	Br/A	137/130	2S/S	●	1440	65,0
MT-09 Sport Tracker ABS	R3q	78,0/59,1	847	dohc/4	85 (115)	10 000	88	8500	11,5	6	Ke	G-Kat	Br/A	137/130	2S/S	●	1440	65,0
MT-09 Street Rally ABS	R3q	78,0/59,1	847	dohc/4	85 (115)	10 000	88	8500	11,5	6	Ke	G-Kat	Br/A	137/130	2S/S	●	1440	65,0
MT-09 Tracer ABS	R3q	78,0/59,1	847	dohc/4	85 (115)	10 000	88	8500	11,5	6	Ke	G-Kat	Br/A	137/130	2S/S	●	1440	65,0
XSR 900	R3q	78,0/59,1	847	dohc/4	85 (115)	10 000	88	8500	11,5	6	Ke	G-Kat	Br/A	137/130	S/S	●	1440	65,0
XV 950	V2q	85,0/83,0	942	ohc/4	38 (52)	5500	80	3000	9,0	5	Zr	G-Kat	Ds/S	135/110	S/S	●	1570	61,0
XV 950 R	V2q	85,0/83,0	942	ohc/4	38 (52)	5500	80	3000	9,0	5	Zr	G-Kat	Ds/S	135/110	S/S	●	1570	61,0
XV 950 Racer	V2q	85,0/83,0	942	ohc/4	38 (52)	5500	80	3000	9	5	ZR	G-Kat	Ds/S	135/110	S/S	●	1570	61,0
MT-10	R4q	79,0/50,9	998	dohc/4	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	12	6	Ke	G-Kat	Br/A	k. A.	2S/S	●	1400	k. A.
YZF-R1	R4q	79,0/50,9	998	dohc/4	147 (200)	13 500	112	11 500	13,0	6	Ke	G-Kat	Br/A	120/120	2S/S	●	1405	66,0
XT 1200 Z Super Ténéré	R2q	98,0/79,5	1199	dohc/4	81 (112)	7250	117	6000	11,0	6	Kd	G-Kat	Br/S	190/190	2S/S	●	1540	62,0
XT 1200 ZE Super Ténéré	R2q	98,0/79,5	1199	dohc/4	82 (112)	7250	117	6000	11,0	6	Kd	G-Kat	Br/S	190/190	2S/S	●	1540	62,0
XJR 1300	R4q	79,0/63,8	1251	dohc/4	72 (98)	8000	108	6000	9,7	5	Ke	G-Kat	Ds/S	130/120	2S/S	–	1500	65,0
XJR 1300 Racer	R4q	79,0/63,8	1251	dohc/4	72 (98)	8000	108	6000	9,7	5	Ke	G-Kat	Ds/S	130/120	2S/S	–	1500	65,6
FJR 1300 A	R4q	79,0/66,2	1298	dohc/4	108 (146)	8000	138	7000	10,8	6	Kd	G-Kat+SLS	Br/A	135/125	2S/S	●	1545	64,0
FJR 1300 AE	R4q	79,0/66,2	1298	dohc/4	108 (146)	8000	138	7000	10,8	6	Kd	G-Kat+SLS	Br/A	135/125	2S/S	●	1545	64,0
FJR 1300 AS	R4q	79,0/66,2	1298	dohc/4	108 (146)	8000	138	7000	10,8	6	Kd	G-Kat+SLS	Br/A	135/125	2S/S	●	1545	64,0
XVS 1300 A Midnight Star	V2q	100,0/83,0	1304	ohc/4	54 (73)	5500	106	4000	9,5	5	Zr	G-Kat	Ds/S	135/110	2S/S	–	1690	58,0
XVS 1300 Custom	V2q	100,0/83,0	1304	ohc/4	54 (73)	5500	103	3000	9,5	5	Zr	G-Kat	Ds/S	135/100	S/S	–	1755	56,0
Vmax	V4q	90,0/66,0	1679	dohc/4	147 (200)	9000	167	6500	11,3	5	Kd	G-Kat	Br/A	120/110	2S/S	●	1700	59,0
XV 1900 A Midnight Star	V2q	100,0/118,0	1854	ohv/4	66 (90)	4750	155	2500	9,5	5	Zr	G-Kat	Ds/A	130/152	2S/S	–	1715	60,0
ZPMOTO																		
ZPsport 449	1q	97,0/60,8	449	dohc	13 (18)	6500	k. A.	k. A.	k. A.	6	Ke	U-Kat	Ds/S	180/140	S/S	–	1438	63,6

Motor [1] B = Boxermotor, R = Reihenmotor, V = V-Motor; l = Kurbelwelle längs, q = Kurbelwelle quer
[2] Kd = Kardan, Ke = Kette, Za = Zahnriemen
[3] G-Kat = geregelter Katalysator, U-Kat = ungeregelter Katalysator, SLS = Sekundärluftsystem

Fahrwerk/Werkstoff [4] Br = Brücke, Ds = Doppelschleife, Es = Einschleife; Gr = Gitterrohr, Mc = Monocoque, R = Rohrrahmen, Rg = Rückgrat; Zr = Zentralrohr; /A = Aluminium, /K = Kohlefaser, /S = Stahl

			Maße und Gewichte: Werksangaben						Test in MOTORRAD				Preis	Marke/Modell
Nachlauf [mm]	Reifen vorn	Reifen hinten	Sitzhöhe [mm]	Tankinhalt/ davon Reserve [l]	Leergewicht vollgetankt [kg]	Zuladung [kg]	Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	Höchstgeschwindigkeit [km/h]	Leergewicht vollgetankt [kg]	Beschleunigung 0-100 km/h [s]	Verbrauch [l/100 km]	Test-Art/Ausgabe [7]	Preis inkl. 19 % MwSt. ohne Nebenkosten [Euro]	
														VAHRENKAMP
80	3.25-19	3.50-19	750	13,5/k. A.	182	168	350	105	–	–	–	–	ab 8990	Diesel
														SYM
170	130/90 H 16	140/90 B 16	635	17,0/3,0	308	215	523	193	307	4,1	4,8	VT 22/2015	13 490	Gunner
140	130/70 R 18	250/40 R 18	673	17,0/3,0	319	213	532	195	–	–	–	–	15 550	Hammer 8-Ball
140	130/70 R 18	250/40 R 18	673	17,0/3,0	319	213	532	195	318	4,2	5,6	VT 19/2015	17 850	Hammer S
126	90/90 H 21	180/55 B 18	640	17,0/3,0	302	221	523	180	–	–	–	T 12/2011	13 450/13 990	Vegas/8-Ball
170	130/90 B 16	140/90 B 16	635	17,0/3,0	313	210	523	180	314	–	–	FB 20/2012	15 150	Highball
170	130/90 B 16	140/90 B 16	658	17,8/1,9	313	210	523	193	313	4,2	4,5	VT 14/2013	16 200	Judge
142	130/70 R 18	180/60 R 16	667	22,0/4,5	361	256	617	180	367	5,2	5,7	VT 26/2010	21 000	Cross Country
142	130/70 R 18	180/60 R 16	667	22,0/4,5	391	226	617	k. A.	401	–	–	–	23 300	Cross Country Tour
142	120/70 R 21	180/60 R 16	654	22,0/4,5	361	234	595	k. A.	–	–	–	FB 18/2014	22 600	Magnum
137	130/70 R 18	180/60 R 16	673	22,7/3,8	413	229	642	195	–	–	–	VT 15/2009	24 900	Vision
														YAMAHA
111	80/100 R 21	120/80 R 18	930	7,6/2,1	134	185	319	130	–	–	–	VT 22/2012	7295	WR 250 R
95	110/70-17	140/70-17	780	14,0/2,4	168	158	326	k.A.	–	–	–	–	4995	MT-03
95	110/70-17	140/70-17	780	14,0/2,4	169	157	326	177	–	–	–	VT 14/2015	5495	YZF-R3
111	90/100-18	110/90-18	785	12,0/2,4	174	150	324	128	174	11,0	–	VT 2/2015	5795	SR 400
97	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	850	17,3/3,4	189	186	375	270	192	3,5	5,0	FB 21/2015	12 595	YZF-R6
104	120/70 ZR 17	160/60 ZR 17	785	17,3/3,4	210	190	400	200	215	3,9	–	VT 15/2013	6995	XJ6
104	120/70 ZR 17	160/60 ZR 17	785	17,3/3,4	216	184	400	205	220	3,9	4,1	LT 25/2010	7495	XJ6 Diversion
104	120/70 ZR 17	160/60 ZR 17	785	17,3/3,2	220	180	400	205	221	4,1	4,2	VT 18/2014	7995	XJ6 Diversion F
107	90/90-21	130/80-17	865	15,0/5,0	184	183	367	160	189	5,3	4,3	VT 22/2015	6995	XT 660 R
94	120/70 ZR 17	160/60 ZR 17	875	15,0/5,0	189	185	374	160	188	4,9	4,3	VT 9/2007	7395	XT 660 X
113	90/90-21	130/80-17	895	23,0/2,9	211	185	396	160	–	5,9	4,3	–	7995	XT 660 Z Ténéré
113	90/90-21	130/80-17	865	23,0/2,9	216	180	396	160	218	5,7	4,1	VT 23/2013	8495	XT 660 Z Ténéré ABS
90	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	805	14,0/3,0	182	173	355	207	184	3,8	3,5	VT 20/2014	6395	MT-07
90	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	805	14,0/3,0	182	173	355	207	184	3,8	3,5	FB 7/2015	7195	MT-07 Moto Cage
90	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	815	14,0/2,4	186	179	365	207	–	3,8	3,5	FB 24/2015	7495	XSR 700
109	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	815	17,0/3,8	220	190	410	225	215	3,9	4,3	FB 11/2013	9195	Fazer8
109	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	815	17,0/3,8	216	194	410	218	217	3,8	5,1	VT 25/2013	8850	FZ8
103	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	815	14,0/3,4	191	174	365	210	192	3,3	4,3	VT 23/2015	8395	MT-09 ABS
103	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	850	14,0/3,4	191	174	365	210	192	3,3	4,3	–	8995	MT-09 Sport Tracker ABS
103	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	815	14,0/3,4	191	174	365	210	192	3,3	4,3	–	8995	MT-09 Street Rally ABS
103	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	845	18,0/2,8	210	180	390	210	212	3,4	4,3	TT 5/2015	9595	MT-09 Tracer ABS
103	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	830	14,0/3,7	195	170	365	210	–	–	–	–	9495	XSR 900
130	100/90-19	150/80-16	690	12,0/2,8	247	206	453	163	253	6,0	–	VT 15/2014	8695	XV 950
130	100/90-19	150/80-16	690	12,0/2,8	251	202	453	163	253	6	–	FB 17/2013	8995	XV 950 R
130	100/90-19	150/80-16	765	12/2,8	251	202	453	163	–	–	–	V 8/2015	9395	XV 950 Racer
k. A.	120/70 ZR 17	190/55 ZR 17	k. A.	17,0/k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	k. A.	MT-10
102	120/70 ZR 17	190/55 ZR 17	855	17,0/3,1	199	189	388	299	199	3,3	5,6	TT 8/2015	ab 18 495	YZF-R1
126	110/80 R 19	150/70 R 17	845	23,0/k. A.	261	209	470	210	–	–	–	VT 11/2011	12 995	XT 1200 Z Super Ténéré
126	110/80 R 19	150/70 R 17	845	23,0/k. A.	265	205	470	210	271	3,7	4,8	VT 18/2015	15 495	XT 1200 ZE Super Ténéré
92	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	820	14,5/3,1	240	210	450	213	–	–	–	FB 6/2015	10 295	XJR 1300
92	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	820	14,5/3,1	240	210	450	213	–	–	–	VT 17/2015	11 495	XJR 1300 Racer
109	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	805–825	25,0/k. A.	289	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	k. A.	FJR 1300 A
109	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	805–825	25,0/k. A.	292	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	k. A.	FJR 1300 AE
109	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	805–825	25,0/k. A.	296	k. A.	k. A.	k. A.	–	–	–	–	k. A.	FJR 1300 AS
145	130/90 R 16	170/70 R 16	690	19,0/3,7	304	209	513	174	–	–	–	VT 3/2007	9495	XVS 1300 A Midnight Star
109	120/70-21	210/40 R 18	670	15,0/3,7	293	220	513	175	–	–	–	FB 13/2014	11 495	XVS 1300 Custom
148	120/70 R 18	200/50 R 18	775	15,0/3,9	310	190	500	220	315	2,7	7,5	VT 20/2015	19 495	Vmax
152	130/70 R 18	190/60 R 17	705	17,0/3,0	347	203	550	190	–	–	–	VT 19/2014	16 295	XV 1900 A Midnight Star
														ZPMOTO
104	90/90-21	140/80-18	860	12/3,5	130	180	310	k. A.	–	–	–	FB 16/2012	22 430	ZPsport 449

Bremsen
[5] S = Scheibe
2S = 2 Scheiben
T = Trommel

ABS
[6] ● = serienmäßig
○ = optional
– = nicht verfügbar

Test-Art
[7] FB = Fahrbericht
T = Test
TT = Top-Test
VT = Vergleichstest
LT = Langstreckentest

k. A. = keine Angabe vom Hersteller/Importeur
* = Preis inklusive Nebenkosten
** = Preis 2015

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung







Alle Motorräder, die bei MOTORRAD nach dem Schema der 1000-Punkte-Wertung getestet werden, absolvieren ein normiertes Programm auf einem Testgelände und auf definierten Strecken unter gleichbleibenden Bedingungen. Sitzposition, Handlingkurs, Bremsweg, die Tester lassen nichts aus. Die Bewertung folgt einem absoluten Schema, das bedeutet: Für eine bestimmte Zeit zum Beispiel im Slalomparcours gibt es eine festgelegte Punktzahl, unabhängig davon, ob es sich um eine Enduro, einen Cruiser oder einen Supersportler handelt. So lassen sich einzelne Kriterien quer über alle Modelle vergleichen. Der eine sucht sich sein Wunschmotorrad nach bestem Abschneiden bei Alltag und Sicherheit, der andere bei Motor und Fahrwerk aus, jeder findet so das individuell Passende. Obwohl es dieses Schema bereits seit 2001 gibt, finden sich in der Tabelle nur Punktewertungen ab 2007. Denn technische Entwicklungen und mit dem Schema gewonnene Erfahrungen machten damals Änderungen nötig, so dass die davor gesammelten Punkte mit den heutigen nicht mehr vergleichbar sind. ■

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung

Maximale Punktzahl	Motor	Fahrwerk	Alltag	Sicherheit	Kosten	GESAMTWERTUNG	PREIS-LEISTUNGS-NOTE	Test in MOTORRAD
	250	250	250	150	100	1000	1,0	
APRILIA								
Pegaso 650 Factory	109	160	134	91	66	560	2,1	09/2007
SL 750 Shiver ABS	153	170	139	106	63	631	1,6	14/2014
SMV 750 Dorsoduro	156	174	125	105	63	623	2,0	02/2012
NA 850 Mana	147	140	135	109	67	598	2,4	21/2012
Tuono 1000 R Factory	165	188	126	101	58	638	2,7	25/2008
RSV4 Factory APRC SE	208	205	124	93	48	678	4,0	10/2012
RSV4 R	200	202	114	94	41	651	3,0	07/2010
RSV4 RF	205	205	121	108	47	686	4,0	12/2015
Tuono V4R	196	192	128	111	41	668	2,9	12/2015
Tuono V4 1100 RR	200	200	128	113	45	686	2,7	13/2015
Dorsoduro 1200	176	169	131	108	51	635	2,5	02/2011
Caponord 1200 Travel Pack	173	176	175	111	59	694	2,6	14/2015
Caponord 1200 Rally	174	182	176	113	60	705	2,5	18/2015
BENELLI								
TnT 1130 Sport Evo	185	171	112	94	40	602	3,3	06/2010
TnT 1130 Century Racer	176	169	111	94	41	591	3,3	18/2013
TnT R 160	176	169	108	94	38	585	3,7	12/2011
TreK 1130 Amazonas	155	164	142	98	47	606	3,0	19/2008
BIMOTA								
DB7	189	176	89	86	51	591	4,0	03/2009
BMW								
G 650 GS	113	162	145	93	78	591	1,9	08/2014
G 650 GS Sertao	110	157	142	93	78	580	2,1	08/2012
G 650 Xchallenge	114	141	99	80	78	512	3,2	15/2007
G 650 Xcountry	110	149	107	91	76	533	2,8	07/2007
G 650 Xmoto	119	158	101	93	75	546	3,0	18/2008
F 650 GS	134	178	164	99	75	650	1,4	20/2011
F 700 GS (48 PS-Version)	116	165	169	108	77	635	1,6	19/2013
F 800 GS	145	168	169	110	70	662	2,1	04/2015
F 800 GT	151	172	174	107	71	675	1,7	15/2014
F 800 R	163	177	146	111	68	665	1,5	23/2015
F 800 ST	153	162	166	106	73	660	1,7	02/2010
HP4	216	206	143	113	52	730	4,0	23/2012
S 1000 RR	218	204	142	113	52	729	3,1	12/2015
S 1000 RR (Mod. 2013)	214	198	137	112	52	713	2,7	23/2012
S 1000 R	214	207	140	116	54	731	1,8	13/2015
S 1000 XR	204	191	170	118	55	738	2,7	19/2015
R 1200 GS (luftgekühlt)	165	174	183	116	65	703	2,4	06/2013
R 1200 GS (wassergekühlt)	172	189	197	119	62	739	2,3	19/2015
R 1200 GS Adv. (luftgekühlt)	146	170	192	113	63	684	3,0	18/2009
R 1200 GS Adv. (wassergekühlt)	174	189	202	120	59	744	2,7	08/2015
R 1200 GS Rallye (luftgekühlt)	165	174	186	116	66	707	2,4	09/2012
R 1200 R (wassergekühlt)	181	195	171	119	63	729	2,0	09/2015
R 1200 R (luftgekühlt)	175	184	168	115	63	705	1,9	04/2015
R 1200 RS	185	194	192	119	65	755	1,9	11/2015
R 1200 RT	179	178	213	113	63	746	2,7	21/2014
R nineT	181	163	131	103	62	640	3,0	07/2014
K 1300 GT	194	182	213	120	56	765	2,4	08/2011
K 1300 R	204	194	166	117	52	733	2,1	12/2011
K 1300 S	205	189	172	118	56	740	2,3	15/2013
K 1300 S Motorsport	206	193	173	118	56	746	2,9	25/2015
K 1600 GT Sport	194	185	212	117	58	766	3,3	21/2014
K 1600 GT	193	184	215	119	58	769	3,1	01/2013
BUELL								
1125 CR (Rohr-Lenker)	174	155	116	82	51	578	3,4	12/2009
1125 R	181	162	117	69	48	577	3,3	10/2008

Maximale Punktzahl	Motor	Fahrwerk	Alltag	Sicherheit	Kosten	GESAMTWERTUNG	PREIS-LEISTUNGS-NOTE	Test in MOTORRAD
	250	250	250	150	100	1000	1,0	
Lightning XB12Ss	141	147	110	84	55	537	3,7	25/2007
Lightning XB12STT	143	139	117	83	57	539	3,5	19/2007
Ulysses XB12X	127	127	137	70	54	515	4,0	01/2007
Ulysses XB12XT	124	134	139	69	58	524	4,0	19/2008
DUCATI								
Monster 696	136	159	128	100	76	599	2,1	11/2014
Monster 696 (48 PS-Version)	109	163	125	104	76	577	2,2	19/2013
Monster 796	129	151	120	95	66	561	2,9	14/2014
Scrambler Icon	148	147	119	105	71	590	2,1	06/2015
Monster 821	170	166	136	107	66	645	1,9	19/2014
848 EVO	175	181	112	90	59	617	3,1	21/2010
Streetfighter 848	164	178	120	92	59	613	2,8	03/2012
Hypermotard	178	165	142	114	61	662	1,8	11/2013
Hypermotard SP	176	178	148	113	66	681	2,4	01/2014
GT 1000	142	150	125	92	68	577	2,7	13/2008
Sport 1000 S	148	141	112	91	68	560	3,3	23/2009
Monster S4RS	174	160	112	90	53	589	3,8	12/2008
Hypermotard 1100 Evo	154	182	120	94	70	620	2,5	02/2012
Hypermotard 1100 Evo SP	154	181	125	99	68	627	3,0	02/2011
Hypermotard 1100 S	155	172	126	95	71	619	3,0	19/2007
Monster 1100	166	160	123	103	71	623	2,3	09/2010
Monster 1100 Evo	158	170	119	102	67	616	2,5	14/2011
Multistrada 1100 S	148	144	144	94	61	591	3,2	01/2007
Monster 1200	187	177	142	114	61	681	2,1	09/2015
Monster 1200 S Stripe	188	186	144	113	62	693	2,9	13/2015
Monster 1200 S	188	181	141	113	64	687	2,7	09/2014
Streetfighter	180	176	121	92	58	627	3,2	12/2011
Streetfighter S	179	175	123	95	59	631	4,0	06/2010
1198 S	194	183	109	90	52	628	4,0	07/2010
1198 SP	193	179	113	90	49	624	4,0	06/2011
1199 Panigale S	192	193	125	113	49	672	4,0	09/2012
1299 Panigale S	203	198	129	112	50	692	4,0	12/2015
Diavel	193	166	137	113	54	663	3,2	08/2011
Multistrada 1200	179	178	185	112	61	715	2,4	14/2015
Multistrada 1200 S	175	184	180	117	61	717	2,8	11/2015
Multistrada 1200 S (2014)	176	174	171	108	56	685	3,3	11/2015
Multistr. 1200 S Tour. (Mod. 2013)	178	170	180	109	58	695	3,3	08/2013
Multistr. 1200 S Pikes Peak (Mod. 2012)	177	172	171	107	58	685	4,0	08/2012
Multistrada 1200 T (Mod. 2010)	177	179	172	106	54	688	3,1	10/2010
Multistrada 1200 GT (Mod. 2013)	178	170	178	111	58	695	3,7	13/2013
EBR								
1190 SX	174	162	118	93	50	597	3,3	23/2014
HARLEY-DAVIDSON								
Street 750	117	93	90	58	71	429	4,0	08/2015
Sportster 883 SuperLow	106	98	99	67	67	437	4,0	19/2011
Sportster 883 Roadster (48 PS)	93	102	92	78	62	427	4,0	19/2013
Sportster 1200 Custom	117	95	105	68	67	452	4,0	03/2007
XR 1200	136	110	88	85	57	476	4,0	23/2009
XR 1200 X	136	116	89	83	57	481	4,0	09/2010
V-Rod	176	82	99	79	50	486	4,0	22/2007
V-Rod Muscle	177	89	99	97	50	512	4,0	08/2011
Dyna Wide Glide	123	77	92	66	61	419	4,0	05/2010
Softail Rocker C	116	77	98	74	57	422	4,0	22/2009
Electra Glide	109	128	178	109	57	581	4,0	21/2013
HONDA								
CB 250 R	90	162	128	103	80	563	1,5	26/2012
CBR 300 R	95	161	133	103	83	575	1,4	04/2015

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung

Maximale Punktzahl	Motor	Fahrwerk	Alltag	Sicherheit	Kosten	GESAMTWERTUNG	PREIS-LEISTUNGS-NOTE	Test in MOTORRAD
	250	250	250	150	100	1000	1,0	
CBR 500 R	124	157	143	104	79	607	1,2	04/2015
CB 500 F	120	165	143	104	79	611	1,0	19/2013
CBF 600	137	163	152	104	65	621	1,1	10/2009
CBF 600 S	143	167	166	104	64	644	1,1	14/2012
CBR 600 F	164	173	148	104	66	655	1,3	10/2011
CBR 600 RR	181	197	127	110	52	667	2,1	08/2012
Hornet 600	164	169	144	105	65	647	1,1	18/2012
CB 650 F	145	166	147	103	69	630	1,3	14/2014
CBR 650 F	153	162	150	101	70	636	1,4	18/2014
CTX 700 N	126	115	120	104	77	542	2,7	08/2015
NC 700 S	110	166	146	108	78	608	1,1	11/2012
NC 700 S DCT	121	166	145	108	78	618	1,2	21/2012
NC 700 X	104	163	155	106	79	607	1,2	19/2013
NC 750 X 48PS	111	168	150	107	78	614	1,3	08/2014
Transalp	126	154	151	112	61	604	1,9	20/2011
Shadow 750	100	99	101	87	66	453	4,0	19/2011
Crossrunner	150	178	169	115	63	675	1,7	03/2015
Crossrunner (Mod. 2011)	149	177	151	114	61	652	1,8	13/2011
VFR 800 F	157	183	171	113	63	687	1,6	11/2015
VFR-ABS	155	182	165	112	51	665	2,2	05/2010
Varadero 1000	147	148	180	105	63	643	2,5	11/2011
Honda CB 1000 R	188	179	134	111	54	666	1,7	13/2015
CBF 1000	175	151	159	96	56	637	1,4	04/2007
CBF 1000 F	180	166	167	102	57	672	1,6	03/2013
Fireblade C-ABS	208	195	129	115	47	694	2,3	10/2012
Fireblade SP	206	193	129	104	49	681	3,3	12/2015
Crosstourer	162	164	169	115	66	676	2,4	07/2013
VFR 1200 F	183	186	158	116	58	701	2,2	05/2010
VFR 1200 F DTC	187	175	166	114	61	703	2,5	25/2015
Pan European	175	159	195	123	52	704	2,5	18/2007
CB 1300	181	156	147	99	56	639	2,0	13/2008
CB 1300 S	183	156	158	98	54	649	2,3	10/2010
VT 1300 CX	112	84	83	97	63	439	4,0	05/2010
Gold Wing	150	150	184	110	44	638	4,0	19/2010
HOREX								
VR6 Roadster	170	172	127	110	46	625	4,0	19/2013
HUSQVARNA								
SM 610 i.e.	107	163	95	91	59	515	3,0	09/2007
SM 630 i.e.	108	163	107	88	58	524	2,9	14/2010
TR 650 Strada	125	163	133	95	76	592	1,5	24/2012
Nuda 900	179	164	126	98	65	632	1,9	01/2012
Nuda 900 R	185	165	125	108	62	645	1,8	01/2014
HYOSUNG								
GT 650i Naked	126	135	128	75	61	525	2,2	14/2008
KAWASAKI								
Ninja 300	104	158	126	101	73	562	1,7	25/2014
ZX-6R	186	190	129	93	55	653	2,1	08/2012
ZX-6R 636	187	196	138	108	55	684	2,0	05/2013
ER-6f	140	158	155	100	68	621	1,4	14/2012
ER-6n	140	161	141	97	67	606	1,3	11/2014
Versys 650	129	159	158	105	66	617	1,5	05/2015
Versys 650 (Mod. 2011)	131	154	149	98	68	600	1,9	13/2011
Vulcan S	125	112	116	106	69	528	2,7	08/2015
Z 750	163	153	130	95	55	596	1,9	18/2010
Z 750 R	162	153	130	99	56	600	2,1	10/2011

Maximale Punktzahl	Motor	Fahrwerk	Alltag	Sicherheit	Kosten	GESAMTWERTUNG	PREIS-LEISTUNGS-NOTE	Test in MOTORRAD
	250	250	250	150	100	1000	1,0	
Z 750 R Black Edition	164	153	127	99	53	596	2,2	11/2012
W 800 Special Edition	111	122	118	77	68	496	3,5	19/2013
Z 800	174	164	129	103	54	624	1,7	23/2015
Z 800 Performance	178	167	129	109	54	637	1,9	21/2013
Z 800 e	154	158	124	105	56	597	1,9	07/2015
VN900 Classic	114	102	113	73	68	470	3,9	08/2010
VN900 Custom	114	115	108	74	66	477	3,8	19/2011
Versys 1000	176	163	172	103	52	666	1,9	05/2015
Versys 1000 Grand Tourer	178	168	187	107	55	695	2,0	14/2015
Z 1000	194	162	128	111	50	645	2,3	13/2015
Z 1000 SX	188	169	155	112	51	675	2,0	18/2015
Z 1000 SX Tourer	195	178	157	115	48	693	1,9	23/2013
ZX 10 R	198	194	138	111	48	689	2,5	12/2015
Ninja H2	209	178	126	107	42	662	4,0	13/2015
1400 GTR	176	161	201	106	41	685	3,0	01/2013
ZZR 1400	199	183	150	109	42	683	2,1	04/2009
VN1700 Classic	111	107	108	70	52	448	4,0	19/2009
KTM								
200 Duke	90	150	113	86	74	513	2,2	26/2012
RC 390	108	172	121	99	72	572	1,6	25/2014
690 Enduro	125	171	118	82	59	555	2,5	23/2008
690 SMC	124	166	114	85	59	548	2,8	14/2010
690 Supermoto	130	179	121	88	59	577	2,2	19/2007
690 Duke	143	167	132	95	74	611	1,5	11/2012
990 Adventure	158	169	149	105	51	632	2,9	09/2012
990 SM T	164	183	150	120	51	668	2,0	13/2011
990 Super Duke	186	182	124	99	47	638	2,1	12/2011
990 Super Duke R	180	175	126	95	47	623	2,5	18/2013
990 SM R	179	188	131	119	50	667	1,8	11/2013
1050 Adventure	168	165	187	110	68	698	1,6	12/2015
1190 RC8 R	202	192	134	91	49	668	3,0	10/2012
1190 Adventure	185	174	181	116	58	714	2,0	07/2013
1190 Adventure R	182	167	175	118	58	700	2,3	06/2014
1290 Super Adventure	194	182	191	119	55	741	2,4	08/2015
1290 Super Duke R	202	189	150	116	55	712	2,2	13/2015
MOTO GUZZI								
V7 Cafe Classic	117	137	122	67	74	517	3,1	23/2009
1200 Sport 4V	143	148	149	94	58	592	3,4	17/2009
Griso 8V	155	150	123	96	54	578	3,5	14/2011
Stelvio 1200 8V	155	162	186	110	61	674	2,4	07/2013
Stelvio 1200 NTX	144	165	189	116	58	672	2,8	11/2011
Audace	145	137	130	103	57	572	4,0	19/2015
MOTO MORINI								
Corsaro Veloce 1200	178	172	122	90	49	611	3,2	06/2010
Granpasso 1200	145	162	159	96	60	622	2,8	19/2008
Scrambler	157	128	128	93	54	560	3,4	23/2009
MV AGUSTA								
Brutale 675	169	165	132	91	51	608	2,0	17/2012
F3 675	172	200	118	91	45	626	2,5	15/2012
Brutale 800	178	168	127	106	46	625	2,4	10/2014
Brutale 800 RR	188	171	125	112	44	640	2,8	26/2014
Rivale 800	178	173	114	99	44	608	2,9	01/2014
Stradale 800	169	168	125	113	49	624	3,0	06/2015
Turismo Veloce 800	174	168	160	102	62	666	2,7	18/2015
Brutale 920	184	179	125	96	42	626	2,5	03/2012

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung

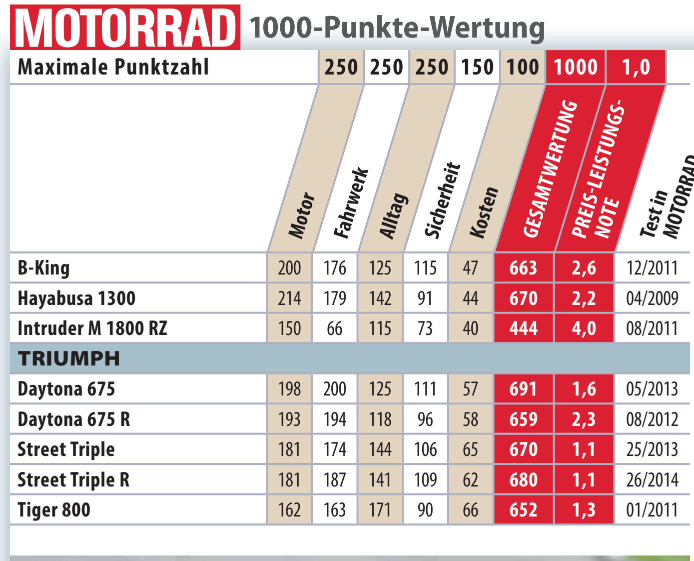
Maximale Punktzahl	Motor	Fahrwerk	Alltag	Sicherheit	Kosten	GESAMTWERTUNG	PREIS-LEISTUNGS-NOTE	Test in MOTORRAD
	250	250	250	150	100	1000	1,0	
Brutale 990 R	190	182	125	90	39	626	3,4	01/2010
F4	195	191	115	95	33	629	4,0	06/2011
F4 RR	195	190	115	96	33	629	4,0	10/2012
Brutale 1078 RR	180	174	104	90	37	585	4,0	12/2009
Brutale 1090 RR Corsa	194	191	129	109	38	661	4,0	13/2015
F4 1078 RR 312	186	188	107	94	35	610	4,0	08/2009
SUZUKI								
Inazuma 250	97	164	115	80	67	523	1,9	26/2012
GSR 600	156	165	143	98	59	621	1,3	22/2007
GSX-R 600	192	198	134	93	53	670	1,8	08/2012
Gladius 650	155	148	133	92	66	594	1,4	11/2014
Gladius ABS (48 PS-Version)	121	151	133	97	69	571	1,8	19/2013
Suzuki V-Strom 650	136	170	170	108	65	649	1,0	05/2015
Bandit 650	135	154	149	94	58	590	1,6	20/2009

Maximale Punktzahl	Motor	Fahrwerk	Alltag	Sicherheit	Kosten	GESAMTWERTUNG	PREIS-LEISTUNGS-NOTE	Test in MOTORRAD
	250	250	250	150	100	1000	1,0	
Bandit 650 S	137	151	166	94	60	608	1,4	20/2009
GSX 650 F	144	157	163	97	61	622	1,3	18/2014
GSR 750	180	163	141	93	59	636	1,2	10/2014
GSX-R 750	195	186	138	89	54	662	2,3	05/2013
Intruder M 800 Z	110	96	109	65	64	444	4,0	13/2009
V-Strom 1000	158	167	174	108	66	673	1,7	12/2015
GSX-R 1000 (Mod. 2012)	216	187	132	92	49	676	2,5	10/2012
GSX-R 1000	214	189	134	107	50	694	2,2	12/2015
Suzuki GSX-S 1000	196	182	146	114	66	704	1,2	13/2015
Suzuki GSX-S 1000 F	195	180	154	111	65	705	1,4	25/2015
Bandit 1250	172	157	138	96	52	615	1,9	05/2011
Bandit 1250 S	172	156	162	99	57	646	1,5	11/2010
GSX 1250 FA	171	155	159	100	56	641	1,6	14/2010
GSX 1250 FA GT	171	153	159	102	52	637	1,9	19/2010



Der Wunsch nach dem Austesten von Nassgrip erfordert den Einsatz größerer Wassermengen. Hinfallen will trotzdem keiner

MOTORRAD 1000-Punkte-Wertung



Maximale Punktzahl	Motor 250	Fahrwerk 250	Alltag 250	Sicherheit 150	Kosten 100	GESAMTWERTUNG 1000	PREIS-LEISTUNGS-NOTE 1,0	Test in MOTORRAD
B-King	200	176	125	115	47	663	2,6	12/2011
Hayabusa 1300	214	179	142	91	44	670	2,2	04/2009
Intruder M 1800 RZ	150	66	115	73	40	444	4,0	08/2011
TRIUMPH								
Daytona 675	198	200	125	111	57	691	1,6	05/2013
Daytona 675 R	193	194	118	96	58	659	2,3	08/2012
Street Triple	181	174	144	106	65	670	1,1	25/2013
Street Triple R	181	187	141	109	62	680	1,1	26/2014
Tiger 800	162	163	171	90	66	652	1,3	01/2011



MOTORRAD-Lektüre gegen die Langeweile in der Kreisbahn



Fahrversuch zum Thema optimale Gewichtsverteilung



Wichtig: bei körperlicher Anstrengung immer genug trinken

Maximale Punktzahl	Motor 250	Fahrwerk 250	Alltag 250	Sicherheit 150	Kosten 100	GESAMTWERTUNG 1000	PREIS-LEISTUNGS-NOTE 1,0	Test in MOTORRAD
Tiger 800 XC	157	164	172	104	64	661	1,7	09/2011
Tiger 800 XRx	159	161	183	108	69	680	1,2	12/2015
Tiger 800 XCx	160	167	181	106	66	680	1,7	04/2015
Speedmaster	112	111	100	82	68	473	3,9	19/2011
Thruxton	133	142	105	85	67	532	3,1	23/2009
Speed 94	192	188	137	105	59	681	2,3	13/2015
Speed Triple	191	181	138	111	59	680	1,8	05/2015
Speed Triple R	193	188	137	104	56	678	2,5	07/2012
Sprint GT	181	166	165	106	61	679	1,9	23/2013
Sprint ST	188	170	162	108	60	688	1,8	11/2009
Tiger 1050	177	158	149	105	59	648	2,2	13/2011
Tiger 1050 SE	176	157	149	102	58	642	2,5	05/2012
Tiger 1050 Sport	172	159	158	107	59	655	2,7	14/2015
Trophy SE	163	184	213	110	66	736	2,7	07/2014
Tiger Explorer	177	159	189	109	64	698	2,0	09/2012
Tiger Explorer XC	175	155	185	108	65	688	2,4	06/2014
Thunderbird	144	115	112	82	62	515	4,0	05/2010
Thunderbird Commander	140	116	118	90	64	528	4,0	19/2015
VICTORY								
Cross Country	120	115	154	85	53	527	4,0	26/2010
Cross Roads Deluxe	119	115	134	90	52	510	4,0	23/2010
Hammer S	142	93	101	78	64	478	4,0	19/2015
Vegas	140	83	96	61	58	438	4,0	05/2010
Vegas Jackpot	141	79	95	78	51	444	4,0	22/2009
YAMAHA								
YZF-R6	178	194	122	87	57	638	2,4	08/2012
FZ6	144	158	150	86	64	602	1,5	11/2007
FZ6 Fazer S2	145	156	159	101	62	623	1,4	22/2007
XJ6	143	160	137	97	67	604	1,3	18/2009
XJ6 Diversion	148	154	154	97	69	622	1,2	14/2009
XJ6 Diversion F	143	156	154	98	68	619	1,5	18/2014
XT 660 R	104	153	124	79	70	530	2,5	03/2011
XT 660 X	108	146	123	79	70	526	2,5	09/2007
XT 660 Z Ténéré	104	159	152	99	71	585	2,1	09/2012
MT-07	167	162	140	106	72	647	0,6	11/2014
Fazer8	160	156	154	100	61	631	1,6	17/2010
FZ8	154	168	141	102	58	623	1,7	25/2013
MT-09 Tracer	172	174	173	104	61	684	1,0	18/2015
MT-09	179	167	131	108	62	647	1,2	23/2015
TDM 900 A	138	153	144	106	62	603	2,3	09/2009
XVS 950 A Midnight Star	108	100	109	74	67	458	4,0	13/2009
FZ1	182	168	130	109	51	640	2,0	03/2014
FZ1 Fazer	178	166	149	110	53	656	1,9	01/2011
YZF-R1 (Mod. 2012)	208	197	130	87	46	668	2,9	10/2012
YZF-R1	205	204	135	109	46	699	3,1	12/2015
XT 1200 Z Super Ténéré	154	174	183	118	59	688	2,0	11/2011
XT 1200 Z Super Ténéré WC	153	174	185	117	60	689	2,5	07/2013
XT 1200 ZE Super Ténéré WC	159	175	189	117	58	698	2,7	06/2014
XT 1200 ZE Super Ténéré	159	174	192	115	63	703	2,3	18/2015
XJR 1300	172	153	140	92	57	614	2,4	05/2011
FJR 1300 A	180	162	210	108	55	715	2,6	01/2013
FJR 1300 AE	179	165	203	105	52	704	3,1	07/2014
FJR 1300 AS	178	173	210	106	57	724	3,1	15/2013
XVS 1300 A	120	105	118	71	69	483	4,0	03/2007
Vmax	207	150	128	103	39	627	4,0	06/2012

125er in Deutschland



AJP PR3/PR4 Enduro 125

3290/3590 Euro



Motorbauart, Hubraum	1q, 124 cm³
Leistung	9,3 kW (12,6 PS)
Drehmoment	8,5 Nm bei 8000/min
Leergewicht	105 kg
Sitzhöhe	920 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.

Feine, leichte Enduros mit hochwertigen Fahrwerkszutaten von ZF Sachs und Marzocchi umgeben Motoren des chinesischen Herstellers Zongshen. Entwickelt und zusammengebaut wird beim Konfektionär AJP in Portugal. Niedriges Gewicht, lange Federwege, relativ günstiger Preis und die laut Importeur Crossover Cycles unverwüstliche Qualität sprechen für AJP. Während die PR4 auf Enduro-Rädern mit vorn 21 und hinten 18 Zoll rollt, bietet sich die PR3 mit vorn 19 und hinten 17 Zoll-Rädern für kleinere Menschen an.

www.crossover-cycles.de

Aprilia RS4 125/Replica

Preis 2015: 4316/4416 Euro



Motorbauart, Hubraum	1q, 125 cm³
Leistung	11 kW (15 PS) bei 10 500/min
Drehmoment	11 Nm bei 8000/min
Leergewicht	145 kg
Sitzhöhe	820 mm
Höchstgeschwindigkeit	110 km/h
Test in MOTORRAD	19/2011

Aluminium-Brückenrahmen, Aluschwinge, Upside-down-Gabel, der erste Aprilia 125er-Viertakter überhaupt als wassergekühlter Vierventiler mit zwei obenliegenden Nockenwellen – technisch ist die kleine Aprilia voll auf der Höhe. Die RS4 eifert ihrer großen Schwester RSV4 nach, vom Design über die Farbgebung bis zum Namen. Diese Kombination fährt so schnittig wie sie aussieht, auch wenn die 15 PS stattliche 145 Kilogramm bewegen müssen. Fahrwerk und Bremsen könnten die doppelte Leistung verkraften.

www.aprilia.de

Beta RE 125 4T

2490 Euro



Motorbauart, Hubraum	1q, 124 cm³
Leistung	8,3 kW (11,3 PS) bei 7500/min
Drehmoment	k. A.
Leergewicht	107 kg
Sitzhöhe	890 mm
Höchstgeschwindigkeit	102 km/h

Die kürzlich überarbeitete RE 125 ist gewissermaßen das Einsteigerangebot des italienischen Herstellers Beta, sie ist sogar günstiger als eine 50er Beta. So wartet die auf dem Enduromodell RR basierende Maschine mit einer um 43 Millimeter niedrigeren Sitzhöhe, einem serienmäßigen Gepäckträger und einer alltagstauglichen Bereifung auf. Geblieben sind Beta-typische Optik, niedriges Gewicht und der robuste, luftgekühlte Yamaha-Viertakter mit Fünfganggetriebe. Trotz Preisdruck ist die Hinterradfederung einstellbar.

www.betamotor.com

Beta RR Enduro 125

2990 Euro



Motorbauart, Hubraum	1q, 124 cm³
Leistung	8,3 kW (11,3 PS) bei 7500/min
Drehmoment	k. A.
Leergewicht/Zuladung	110/180 kg
Sitzhöhe	933 mm
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h

Für etwas ernstere Geländeambitionen oder einfach wegen des coolen Looks kommt die ebenfalls luftgekühlte RR 125 etwas kerniger daher. Optisch inspiriert von den großen Schwestern geriet die Sitzhöhe mit 933 Millimetern üppig, eine fette 41-Millimeter-Gabel führt das 21 Zoll-Vorderrad. Auch hier ist das hintere Federbein natürlich einstellbar. Für Vortrieb sorgt indes ein eher braver Motor. Der luftgekühlte, millionenfach bewährte Viertakt-Single stammt von Yamaha und wirkt mit 11,3 PS nicht gerade übermotiviert.

Beta RR Enduro/Motard 125 4T LC

4370/4370 Euro



Motorbauart, Hubraum	1q, 124 cm³
Leistung	11 kW (15 PS) bei 8100/min
Drehmoment	k. A.
Leergewicht/Zuladung	110/180 kg
Sitzhöhe	925 mm
Höchstgeschwindigkeit	107 km/h
Test in MOTORRAD	21/2010

Nur noch die kräftige, wassergekühlte RR 125 4T gibt es in der Version Motard, sprich als Supermoto. Die vollen 15 PS sorgen für standesgemäße Fahrleistungen, die gute Ausstattung für ebenso gute Laune. Lange Federwege, Upside-down-Gabel und einstellbares Zentralfederbein gefallen. Weniger gefällt der fummelige Choke am Keihin-Vergaser, die schlappe Gabel und wenig standfeste Bremsen. Die Enduro kommt auf richtigen Stollenreifen, 21 bzw. 18 Zoll großen Rädern und der Optik der großen Sport-Enduros.

Beta Urban 125/Special

3650/3750 Euro



Motorbauart, Hubraum	1q, 124 cm³
Leistung	8 kW (10,9 PS) bei 8750/min
Drehmoment	k. A.
Leergewicht	107 kg
Sitzhöhe	835 mm
Höchstgeschwindigkeit	102 km/h

Die Urban ist ein direkter Ableger der nur noch mit 200 und 350 Kubikzentimetern angebotenen Beta Alp. Sie treibt der knapp elf PS starke Yamaha-Einzylinder an, genug für nur 107 Kilogramm. Bei der Urban reduzieren kleinere Räder – vorne 19 statt 21 Zoll, hinten 16 Zoll statt 18 – die Sitzhöhe. Dank geringem Verbrauch kommt die wieselflinke 125er mit dem 6-Liter-Tank fast 200 Kilometer weit. Die Special bietet für nur 100 Euro mehr einen weißen Rahmen, Edelstahlauspuffanlage, Wave-Bremsscheiben und Alulenker.

Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 172

Brook 125



Motorbauart, Hubraum	1q, 124 cm^3
Leistung	7,7 kW (12 PS) bei 7500/min
Drehmoment	k. A.
Leergewicht/Zuladung	125/165 kg
Sitzhöhe	642 mm
Höchstgeschwindigkeit	85 km/h

Neu ist nicht nur das Modell, die ganze Marke trat erst im Oktober 2015 an die Öffentlichkeit. Dies ist die 125er Version der im vorderen Katalogteil abgebildeten 250er, erkennbar nur am anderen Zylinderkopf. Die Schöpfer der ein- und zweisitzig lieferbaren Starrrahmenchopper sind Customizer, die schön gemachten Old-School-Bikes sind als Zweitmotorrad für V-Twin-Besitzer gedacht – oder als Einstiegsdroge für deren Söhne. Ein ABS soll schon bereit stehen und verbaut werden, wenn die Bestimmungen es 2017 verlangen.

www.brook-motorcycles.com

Daelim Daystar 125 FI



Motorbauart, Hubraum	1q, 124 cm^3
Leistung	9 kW (12,8 PS) bei 9700/min
Drehmoment	10,5 Nm bei 8000/min
Leergewicht/Zuladung	154/207 kg
Sitzhöhe	720 mm
Höchstgeschwindigkeit	105 km/h

Harley-Design kommt nicht aus der Mode, und so sind Tropfentank plus Konsole, Trittbretter mit Schaltwippe, Doppelauspuff und Sportster-Heck-Anmutung des „Tagesstern" nach all den Jahren noch immer chic. Das gut ausgestattete und ordentlich verarbeitete Schwergewicht aus Südkorea ist dafür technisch eigenständig: Ein Vierventil-Zylinderkopf und elektronische Benzineinspritzung (FI für „Fuel Injection") sind in der 125er-Klasse durchaus noch nicht selbstverständlich. Was Daelim sich wohl für die Bremsanlage einfallen lässt?

www.daelim-motor.de

Daelim Roadwin 125



Motorbauart, Hubraum	1q, 124 cm^3
Leistung	11 kW (15 PS) bei 10 500/min
Drehmoment	11,8 Nm bei 8500/min
Leergewicht	151 kg
Sitzhöhe	780 mm
Höchstgeschwindigkeit	110 km/h

Die Daelim Roadwin 125 ist ein alter Bekannter. Farbwahl und Design sind inzwischen etwas in die Jahre gekommen. Dafür ist sie solide, recht schwer, bietet aber auch etwas fürs Geld. Der Einspritz-Motor liefert die vollen 15 PS, zudem glänzt sie mit so alltäglich Nützlichem wie Hauptständer, 15 Litern Tankinhalt und Scheibenbremsen an beiden Rädern. Alles beste Voraussetzungen, um ab 2017 mit ABS zu reüssieren. Auch das Cockpit mit digitalem Tacho und analogem Drehzahlmesser ist aktueller Stand der Technik.

Honda Wave 110i



Motorbauart, Hubraum	1q, 109 cm^3
Leistung	6,4 kW (8,7 PS) bei 7500/min
Drehmoment	8,8 Nm bei 5750/min
Leergewicht/Zuladung	99/170 kg
Sitzhöhe	760 mm
Höchstgeschwindigkeit	91 km/h

Als Innova 125 kennen wir diese Kreuzung aus Roller und Motorrad. Seit 2012 heißt sie wie im Rest der Welt Wave 110i, hat Hubraum und Gewicht verloren, das Konzept aber beibehalten: Beinschilde und Durchstieg, dazu ein Staufach unter der Sitzbank. Motorradähnliche Fahrstabilität verleihen die 17-Zoll-Räder und machen die Wave zum idealen Vehikel für Pendler. Für Vortrieb sorgt ein extrem sparsamer Viertakter mit Einspritzung und halbautomatischem Vierganggetriebe. Preisfrage für 2017: ABS oder Kombibremse?

www.honda.de

Honda CB 125 F



Motorbauart, Hubraum	1q, 125 cm^3
Leistung	7,8 kW (10,6 PS) bei 7750/min
Drehmoment	10,2 Nm bei 6250/min
Leergewicht/Zuladung	128/158 kg
Sitzhöhe	775 mm
Höchstgeschwindigkeit	96 km/h
Test in MOTORRAD	10/2015

Die unverkleidete CB 125 F sollte 2015 die halbverschalte CBF 125 ersetzen. Diesen Job machte sie prima, schob sich gleich an dieser vorbei auf Platz sechs bei den Neuzulassungen der Leichtkrafträder. 18 Zoll-Räder, niedriges Gewicht und eine moderate Sitzhöhe machen die 125er leicht kontrollierbar. Einfach geht es bei den Bremsen zu: hinten verzögert eine Trommelbremse. ABS ist so nicht möglich, bleibt also die Frage, wie lange die gerade begonnene Erfolgsstory der optisch an die CB 500 F erinnernden 125er noch anhält.

Honda CBR 125 R



Motorbauart, Hubraum	1q, 125 cm^3
Leistung	10 kW (13,6 PS) bei 10 000/min
Drehmoment	10,4 Nm bei 8000/min
Leergewicht/Zuladung	137/180 kg
Sitzhöhe	793 mm
Höchstgeschwindigkeit	110 km/h
Test in MOTORRAD	19/2011

Die CBR 125 R geht ins fünfte Jahr, musste sich trotz Lackierung im Marc Marquéz-Design von der Yamaha-Armada und der KTM Duke 125 auf Platz fünf der Zulassungshitliste verdrängen lassen. Dank großem Tank hat sie fast 400 Kilometer Reichweite, sieht beinahe aus wie eine kleine Fireblade. Der bewährte Einspritz-Motor protzt nicht mit Leistung, ist dafür recht kurz übersetzt, damit es hurtig vorangeht. Drei der vier Hauptkonkurrenten haben ABS, die kleine CBR kann damit auch für 2016 nicht aufwarten – wann zieht Honda nach?

Honda MSX 125

2990 Euro



Motorbauart, Hubraum	1q, 125 cm³
Leistung	7,2 kW (9,8 PS) bei 7000/min
Drehmoment	11 Nm bei 5250/min
Leergewicht/Zuladung	102/154 kg
Sitzhöhe	765 mm
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h

Seit Mitte 2013 tummelt sich die MSX 125 auf deutschen Straßen, das Kürzel steht für „Mini Street X-treme". Größer als ein Minibike vom Schlage des Urahns Honda Dax, aber kleiner, knuffiger als eine 125er in Normalgröße flutscht das knapp über einhundert Kilogramm leichte Bike auf 12-Zoll-Rädern durch die City, da können 10 PS reichen. Elektronische Einspritzung und Scheibenbremsen rundum überzeugen, der Motor ist ein alter Bekannter aus der ehemaligen Innova, hier mit Hand- statt Fliehkraftkupplung.

Hyosung GT 125 Naked

Preis 2015: 2875 Euro



Motorbauart, Hubraum	V2q, 125 cm³
Leistung	10,9 kW (14,8 PS) bei 10 500/min
Drehmoment	10,2 Nm bei 9750/min
Leergewicht/Zuladung	167/183 kg
Sitzhöhe	830 mm
Höchstgeschwindigkeit	109 km/h

Mit fetter Bereifung und erwachsenen Abmessungen sieht die nackte Hyosung den großen GT-Modellen mit V2 aus gleichem Hause ziemlich ähnlich. Ein von zwei Vergasern befeuerter V2-Viertaktmotor mit Vierventil-Zylinderköpfen, je zwei obenliegenden Nockenwellen und Ölkühler ist ein Highlight unter den sonst üblichen Einzylindern in der 125er-Klasse, auch weil er fast die vollen 15 PS liefert. Scheibenbremsen vorne und hinten würden sie sogar tauglich für ein ABS machen, bleibt die Frage, ob es für 2017 kommt?

www.hyosung-motors.de

Hyosung GV 125 Classic

Preis 2015: 3085 Euro

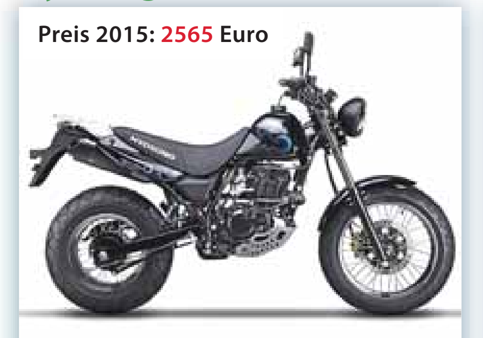


Motorbauart, Hubraum	V2q, 125 cm³
Leistung	9,9 kW (13,5 PS) bei 9750/min
Drehmoment	9,7 Nm bei 9500/min
Leergewicht/Zuladung	172/181 kg
Sitzhöhe	665 mm
Höchstgeschwindigkeit	109 km/h

Die Frage nach dem ABS stellt sich bei der GV 125 nicht, sie hat hinten nur eine Trommelbremse. Der für eine 125er recht bullig aussehende Cruiser ist in die Jahre gekommen und der Vierventiler ist das, was er auch in allen anderen Hyosung-V2-125ern ist: eine Drehorgel. Der moderne Motor braucht hohe Drehzahlen, damit die rund 170 Kilogramm in Bewegung kommen. 14 Liter Tankvolumen erlauben längere Ausflüge. Ein hübscher Anblick ist der gut ausgestattete Cruiser noch immer, aber ob das künftig reicht?

Hyosung Karion 125

Preis 2015: 2565 Euro



Motorbauart, Hubraum	1q, 125 cm³
Leistung	10 kW (13,6 PS) bei 10 000/min
Drehmoment	10,9 Nm bei 8000/min
Leergewicht/Zuladung	135/182 kg
Sitzhöhe	790 mm
Höchstgeschwindigkeit	105 km/h

Einen 130er fürs Vorderrad und einen 180er-Hinterradreifen gibt es in der 125er-Klasse sonst nur bei der seit 2013 wieder importierten Suzuki Van Van 125. Mit der hat das knuffige Funbike aus Korea aber nicht nur die Reifengrößen gemein. Auch in Sachen Leistung und Gewicht gibt's erstaunliche Parallelen. Eigenständigkeit beweist die Karion mit einem Vierventil-Zylinderkopf, etwas mehr Tankinhalt und den größeren Bremsen. Leider gibt es hinten nur eine Trommel, was die bekannte Überlebensfrage stellt – ABS geht nicht.

Junak Evo 125

2899 Euro

NEU



Motorbauart, Hubraum	1q, 124 cm³
Leistung	8 kW (10,9 PS)
Drehmoment	k. A.
Leergewicht/Zuladung	132/150 kg
Sitzhöhe	730 mm
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h

Die polnische Marke Junak produzierte in den 50er- und 60er-Jahren Motorräder mit Kultstatus, die in viele, vor allem dem Ostblock zugehörige Länder exportiert wurden. 1965 endete die Produktion, und heute ergeht es Junak wie den deutschen Marken Kreidler oder Sachs: Unter dem alten Namen werden in China Fahrzeuge produziert, bei denen außer diesem nichts an früher erinnert. Junak bietet aktuell vierzehn 125er an, mit Namen wie 121, 123, M16 oder Evo 125. Qualität und Service müssen sich noch beweisen.

www.junakmotor.de

Kawasaki KLX 125

3195 Euro



Motorbauart, Hubraum	1q, 125 cm³
Leistung	7,6 kW (10,3 PS) bei 8000/min
Drehmoment	10 Nm bei 6400/min
Leergewicht/Zuladung	113/160 kg
Sitzhöhe	830 mm
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h

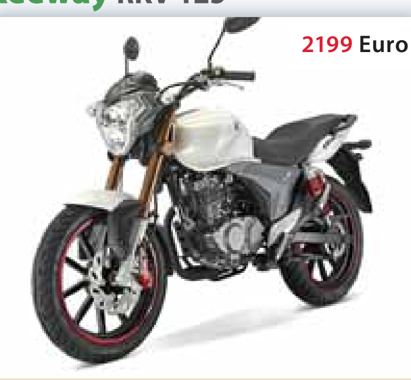
Die KLX 125 in Lime-Green, dem typischen Kawasaki-Grün, ist technisch vorne dabei. Der einfach aufgebaute Einzylinder-Viertakter wird per Einspritzung mit Sprit versorgt, seine gut zehn PS reißen aber trotz des recht niedrigen Gewichts niemanden vom Hocker. Dank einfacher Federelemente und auf 19 Zoll vorne sowie 16 Zoll hinten reduzierter Radgrößen gelingt der Umgang im Alltag auch kleineren Menschen, so bleibt die Sitzhöhe bei 830 Millimetern. Scheibenbremsen vorne und hinten machen ABS für 2017 möglich.

www.kawasaki.de

Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 172

Keeway RKV 125

2199 Euro



Motorbauart, Hubraum	1q, 125 cm^3
Leistung	8,2 kW (11,1 PS) bei 9000/min
Drehmoment	k. A.
Leergewicht	123 kg
Sitzhöhe	770 mm
Höchstgeschwindigkeit	95 km/h

Ganz so mächtig, wie die Werbung verspricht, kommt die RKV 125 nicht daher. Aber der auffallend italienische Chic stammt von Designern aus dem Hause Benelli, das inzwischen zu Keeway gehört. So gibt es italienische Grazie zum China-Preis, siehe Benelli BN 302. Technisch liefert die RKV 125 soliden Alltagsnutzen – wo findet sich sonst noch ein 17 Liter-Tank hinter einem richtigen Tourenlenker in dieser Klasse? Beim Fahrwerk sorgen Upside-down Gabel vorne und Ausgleichsbehälter hinten für stete Bodenhaftung der Räder.

www.keeway.de

Keeway Superlight 125

2449 Euro

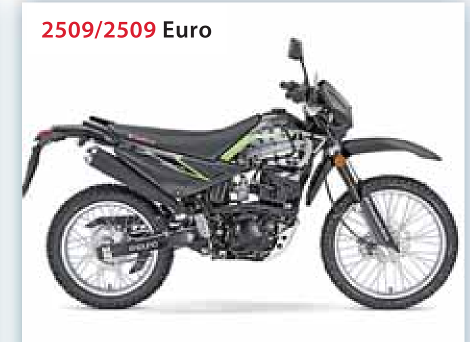


Motorbauart, Hubraum	1q, 124 cm^3
Leistung	7,8 kW (10,6 PS) bei 9100/min
Drehmoment	k. A.
Leergewicht/Zuladung	134/170 kg
Sitzhöhe	780 mm
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h

Eine Harley Fat Boy Special könnte als Ideengeber gedient haben. Obwohl der Name Slim-Boy besser zur Optik passen würde. Superlight weckt doch falsche Erwartungen, denn selbst nach der letzten Modellpflege, die neben dem Mattschwarz eine reduzierte Ausstattung mit sich brachte, wiegt diese 125er vollgetankt 134 Kilogramm. Die überschaubaren 10 PS des luftgekühlten Einzylinder-Viertakters ermöglichen dennoch artgerechte Fortbewegung. Dank 15 Litern Tankinhalt erreicht man auch weiter entfernte Eisdielen.

Kreidler Dice GS/SM 125

2509/2509 Euro



Motorbauart, Hubraum	1q, 125 cm^3
Leistung	8,4 kW (11,4 PS) bei 9500/min
Drehmoment	9,8 Nm bei 8000/min
Leergewicht/Zuladung	128/150 kg
Sitzhöhe	870 mm
Höchstgeschwindigkeit	101 km/h

Die beiden unter dem traditionsreichen Namen Kreidler als Supermoto und Enduro in China gefertigten 125er sind preislich attraktiv und qualitativ überzeugend, zwar etwas schwachbrüstig, dafür alltagstauglich und gut ausgestattet. Sie sind auch unter den Labeln von Luxxon, Orion und SFM zu haben, tauchen aber nur als Kreidler oben in den Zulassungszahlen auf. Die Supermoto mit Gussrädern und Straßenreifen ist preisgleich zur Enduro, beide, zum Vorjahr technisch unverändert, bekamen den Namenszusatz „Dice“.

www.kreidler.com

Kreidler Dice CR 125

NEU

2509 Euro



Motorbauart, Hubraum	1q, 125 cm^3
Leistung	8,4 kW (11,4 PS)
Drehmoment	k. A.
Leergewicht/Zuladung	112/158 kg
Sitzhöhe	740 mm
Höchstgeschwindigkeit	101 km/h

Bei Menschen aus der Generation 50 plus dürfte es beim Anblick dieses Retro-Flitzers „Klick“ machen. Damals, in den 70ern, war die Kreidler Florett der Traum aller 16- bis 18-jährigen. Dieser Name klebt aktuell auf einem Elektro-Roller von Kreidler, so muss die legitime Nachfolgerin darauf verzichten. Viertakter und Scheibenbremsen gibt es anderswo auch, aber diese Tank-Sitzbank-Linie, dieses Grün, gar dieses Orange (Seite 163)? Wenn das jetzt noch schön fährt und nächstes Jahr ABS bekommt, könnte es ein Erfolg werden.

KSR-Moto GRS 125

2699 Euro



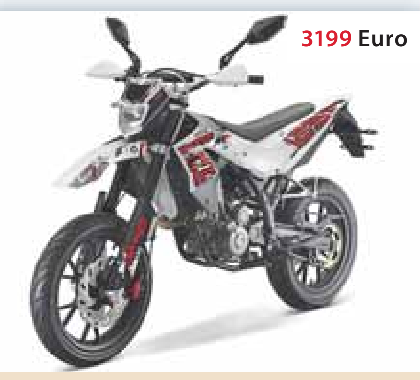
Motorbauart, Hubraum	1q, 125 cm^3
Leistung	8,2 kW (11,2 PS) bei 9000/min
Drehmoment	9 Nm bei 7500/min
Leergewicht/Zuladung	151/150 kg
Sitzhöhe	825 mm
Höchstgeschwindigkeit	95 km/h

KSR-Moto aus Österreich bietet mit der GRS 125 ein zumindest optisch äußerst attraktives Bike zu einem interessanten Preis. Ob sich der Designer wohl mit BMW abgesprochen hat? Die GSR wirkt vor allem mit dem roten Rahmen wie die kleine Schwester der aktuellen R 1200 R. Die Upside-down-Gabel passt zur Optik, die übrige Technik hält das Versprechen leider nicht. Denn elf PS haben gut 150 Kilogramm zu beschleunigen. Aber vielleicht bekommt die GRS dann für 2017 zusammen mit dem ABS den modernen Motor der TR 125?

www.ksr-moto.com

KSR-Moto TR 125 SM

3199 Euro



Motorbauart, Hubraum	1q, 124 cm^3
Leistung	11 kW (15 PS) bei 9000/min
Drehmoment	12 Nm bei 7500/min
Leergewicht/Zuladung	139/150 kg
Sitzhöhe	890 mm
Höchstgeschwindigkeit	110 km/h

Ein Schnäppchen ist sie nicht, die TR 125 SM, bietet aber viel Technik fürs Geld. Der moderne, kurzhubige Einspritz-Viertakter wurde von KSR in Österreich entwickelt und bringt die vollen 15 PS. Da KSR den von KTM bekannten Designer Gerald Kiska verpflichten konnte, sieht die TR 125 auch nicht nach Fernost-Produkt aus. Die Fahrwerkskomponenten machen ebenfalls einen hochwertigen Eindruck. Außerdem im Programm: Die ähnlich flott gestylte TW 125 SM, 500 Euro günstiger, mit einem etwas schwächeren Vergasermotor.

K-Sport X15

2999 Euro **NEU**



Motorbauart, Hubraum	1q, 125 cm³
Leistung	8 kW (11 PS)
Drehmoment	k. A.
Leergewicht	125 kg
Sitzhöhe	810 mm
Höchstgeschwindigkeit	110 km/h

Ob man sich bei der aktuell von Luxxon in K-Sport (von Karcher) umgetauften X15 wirklich den Kick holen kann, wie der Prospekt verspricht, muss sich zeigen. Die selbstbewusst eingepreiste 125er gefällt jedenfalls durch ein modernes, wenn auch verblüffend an Hondas CBR 125 erinnerndes Design. Die mit 125 Kilogramm erstaunlich leichte Neuheit treibt ein wassergekühlter Einzylinder an, ob ihm Einspritzung oder Vergaser den Kraftstoff verabreichen, war nicht zu erfahren. 18 Liter Tankinhalt ermöglichen auch größere Touren.

www.karcher-products.de

KTM 125 Duke ABS

4295 Euro **ABS**



Motorbauart, Hubraum	1q, 125 cm³
Leistung	11 kW (15 PS) bei 9500/min
Drehmoment	12 Nm bei 8000/min
Leergewicht	125 kg
Sitzhöhe	800 mm
Höchstgeschwindigkeit	115 km/h
Test in MOTORRAD	12/2011

Seit 2011 auf dem Markt, seit 2013 mit ABS, geht die Duke 125 unverändert in die Saison 2016. Nach wie vor verteidigt sie ihren Spitzenplatz in der 125er-Zulassungsstatistik gegen die Yamaha-Armada, weil sie offensichtlich bietet, was die Jugend will: ein kräftiges, alltagstaugliches und bezahlbares Universal-Gerät mit der Optik der großen KTM. Der moderne, wassergekühlte Vierventil-Einzylinder hielt auch im MOTORRAD-Dauertest, das Gesamtpaket überzeugt bis hin zur Sitzposition für (fast) alle Körpergrößen.

www.ktm.de

KTM RC 125 ABS

ABS 4695 Euro

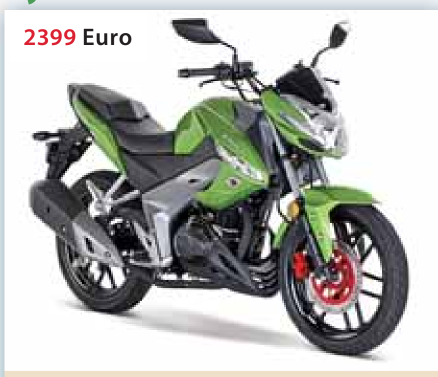


Motorbauart, Hubraum	1q, 125 cm³
Leistung	11 kW (15 PS) bei 9500/min
Drehmoment	12 Nm bei 8000/min
Leergewicht/Zuladung	154/181 kg
Sitzhöhe	820 mm
Höchstgeschwindigkeit	114 km/h
Test in MOTORRAD	21/2014

Ready to race ab 16: Die RC 125 hat zwar den gleichen Motor wie die Duke, offeriert aber ein wesentlich extremeres Package als der Bestseller. Styling, Sitzposition, Gitterrohrrahmen und Räder in Orange, dieses Teil passt besser auf die Rennstrecke als in den Stadtverkehr. Die in vielen Teilen mit den größeren 200er und 390er RC's baugleiche 125er bietet clevere Details, konnte aber im Vergleichstest dem Platzhirsch Yamaha YZF-R 125 den Sieg nicht streitig machen. Für die Saison 2016 gibt es nur neue Farben und Aufkleber.

Kymco CK1 125

2399 Euro



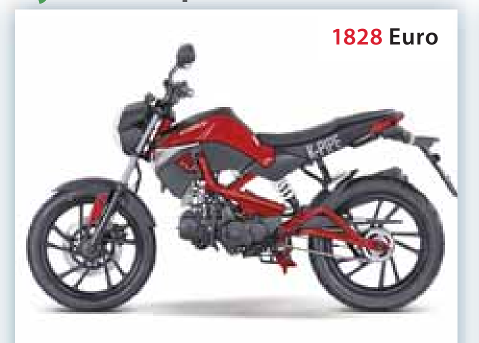
Motorbauart, Hubraum	1q, 125 cm³
Leistung	7,5 kW (10,2 PS) bei 8000/min
Drehmoment	k. A.
Leergewicht/Zuladung	136/150 kg
Sitzhöhe	790 mm
Höchstgeschwindigkeit	95 km/h

Nach ihrer ersten ganzen Saison hat es die Kymco CK1 125 tatsächlich in die Top 20 der Zulassungsliste geschafft. Das gefällige Design erinnert an so manches Japan-Krad aus der jüngsten Vergangenheit. Das Gewicht der CK1 liegt zwischen der nicht mehr angebotenen schweren Quannon und der leichten K-Pipe 125. Vorne verzögert hier eine Scheibenbremse mit Doppelkolben-Bremssattel, aber bei der hinteren Bremse hört die Moderne gleich wieder auf. Hier muss wie bei der K-Pipe 125 eine Trommel reichen.

www.kymco.de

Kymco K-Pipe 125

1828 Euro



Motorbauart, Hubraum	1q, 125 cm³
Leistung	6 kW (8,1 PS) bei 7000/min
Drehmoment	8,6 Nm bei 5500/min
Leergewicht/Zuladung	107/150 kg
Sitzhöhe	740 mm
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h

Auf den ersten Blick macht die günstige Kymco K-Pipe einen modernen Eindruck. Das liegt am luftigen Design, das sich ungeniert bei Ducati und Co bedient. Nur der Auspuff wirkt wie nachträglich angebaut. Der Zweiventil-Viertakter mit quadratischem Bohrung/Hub-Verhältnis ist ein alter Bekannter ohne viel Temperament, dafür erledigt das Kuppeln eine Fliehkraftkupplung. Hinten verzögert eine Trommelbremse den Floh, mit den bekannten Folgen: ohne Kombibremse oder ABS gibt es ab 2017 keine Zukunft.

Luxxon SixtySix

2290 Euro **NEU**



Motorbauart, Hubraum	1q, 125 cm³
Leistung	8,3 kW (11,3 PS)
Drehmoment	k. A.
Leergewicht	115 kg
Sitzhöhe	k. A.
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h

Sehen wir es positiv: Die Retro-Welle beschert uns zahlreiche hübsche, einfache Motorräder. Ohne Plastikanbauten und Designsünden, dafür alltagstauglich und im besten Sinne praktisch. Das Motörchen kommt vom großen chinesischen Hersteller Qingqi, wie der Lichtmaschinendeckel verrät. Haltbare Massenware also. Die SixtySix wäre eigentlich zeitlos, wäre da nicht die hintere Trommelbremse, die den Auftritt der über Karcher Products vertriebenen 125er auf 2016 beschränkt – mangels ABS oder Kombibremse.

www.luxxon.eu

Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 172

Mash Café Racer Black Edition

2650 Euro



Motorbauart, Hubraum	1q, 124 cm^3
Leistung	8,5 kW (11,6 PS) bei 8750/min
Drehmoment	k. A.
Leergewicht	96 kg
Sitzhöhe	780 mm
Höchstgeschwindigkeit	105 km/h

Der kleine Café Racer von Mash bespielt das Classic-Thema, wirkt dabei recht überzeugend. Höckersitzbank, Lenkerstummel, kurzer Schalldämpfer, hübsches Finish. Der Blick war wohl ein wenig Richtung Hinckley gewandt, trotzdem finden sich Stilbrüche wie eine Upside-down-Gabel oder die Ganganzeige. Scheibenbremsen rundum würden ein ABS ermöglichen, die 300er-Scheibenbremse im 17-Zoll-Vorderrad ist üppig dimensioniert. Erstaunlich: das geringe Gewicht der französischen Möchtegern-Engländerin aus China.

Mash Scrambler

2390 Euro

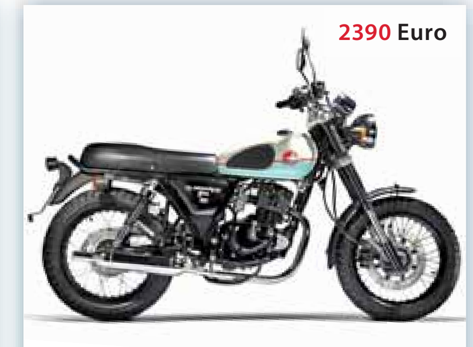


Motorbauart, Hubraum	1q, 124 cm^3
Leistung	8,5 kW (11,6 PS) bei 8750/min
Drehmoment	k. A.
Leergewicht	96 kg
Sitzhöhe	780 mm
Höchstgeschwindigkeit	105 km/h

Classic ist in. Und Scrambler ebenso. Die 2014 neu auf den Markt gekommene Marke Mash – die Eigentümer Franzosen, Produktion in China – will an beidem teilhaben. Zumindest optisch überzeugt der Neo-Klassiker, längere Federwege, eine hochgezogene Auspuffanlage, Faltenbälge an der konventionellen Gabel sowie grobstollige Bereifung passen. Für Vortrieb sorgt bei allen 125ern ein bei Qingqi gebauter Einzylinder-Viertakter. Die Trommelbremse hinten dürfte mit ABS nur schwer zu kombinieren sein.

Mash Seventy-Five Gulf

2390 Euro



Motorbauart, Hubraum	1q, 124 cm^3
Leistung	8,5 kW (11,6 PS) bei 8750/min
Drehmoment	k. A.
Leergewicht	96 kg
Sitzhöhe	780 mm
Höchstgeschwindigkeit	105 km/h

Den „trendigen Retrolook" auf die Spitze treibt die Seventy-Five in der Gulf-Ausführung, sie wirbt sogar mit dem britischen Wappen. Falls doch jemand übersehen sollte, dass die Triumph Bonneville als Vorbild diente. Aber mal ehrlich, liebe Kopierer, welche Bonnie hat eine Upside-down-Gabel? Und eine Ganganzeige? Okay, dafür kostet die das vier- bis fünffache. Aber die Preise der 2015 in Deutschland eingeführten Mash wurden für 2016 schon erhöht. Importeur France-Equipement sollte Service und Teilenachschub im Griff haben.

www.moto-mash.de

Rieju Cross/SM 125

ab 2799/2799 Euro



Motorbauart, Hubraum	1q, 124 cm^3
Leistung	11 kW (15 PS) bei 8750/min
Drehmoment	k. A.
Leergewicht	117 kg
Sitzhöhe	870 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.

Der spanische Konfektionär Rieju baut Minarelli-Yamaha-Motoren in seine Enduros und Supermotos, die es in drei Ausstattungslinien gibt. Die einfachste und günstigste heißt MRT Racing, die Motoren sind luftgekühlt, das Fahrwerk einfach, die Optik schlicht. Als MRT Freejump für einen Hunderter mehr kommt sie technisch gleich, aber bunter daher. Das Modell Marathon (im Bild) für knapp 4000 Euro befeuert ein wassergekühlter Motor, hinzu kommen Upside-down-Gabel, Wave-Bremsscheiben und ein hochwertiges Federbein.

Rieju RS3 125/Naked

4299/4299 Euro



Motorbauart, Hubraum	1q, 124 cm^3
Leistung	11 kW (15 PS) bei 8750/min
Drehmoment	k. A.
Leergewicht	119 kg
Sitzhöhe	845 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.

Auch Riejus sportliche 125er wird von einem kräftigen, wassergekühlten Minarelli-Yamaha-Viertakter angetrieben, der das 15 PS-Limit ausschöpft. Vorne gibt es eine Upside-down-Gabel von Showa und radial angelenkte Bremszangen samt Stahlflexleitungen. Auch beim Preis orientiert sie sich an Yamahas Bestseller YZF-R 125. Der RS3 Naked fehlt die Verkleidung, dafür hat sie Wave Bremsscheiben. Die Nackte ist preisgleich mit der Vollverkleideten, soll sogar dasselbe wiegen. ABS fehlt beiden, aber die Voraussetzungen wären da.

Rieju Tango 125

2899 Euro



Motorbauart, Hubraum	1q, 125 cm^3
Leistung	7,6 kW (10,4 PS) bei 6000/min
Drehmoment	k. A.
Leergewicht	109 kg
Sitzhöhe	790 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.

Die Rieju Tango gibt es nicht nur als 50er und 250er, sondern auch in einer 125er-Variante. In dem leichtgewichtigen, Scrambler-artigen Vehikel tut ebenfalls ein auf Yamaha zurückgehender Viertakter seinen Dienst. Der reißt mit gut zehn PS keine Bäume aus, die superhandliche Tango eignet sich aber auch für Ausflüge abseits asphaltierter Boulevards, auf kurzen Strecken sogar für zwei Personen. Durch maßvollen Verbrauch reicht der 6,5 Liter fassende Tank auch für mehr als nur einmal um den Kirchturm.

www.rieju.de

SFM MadAss 125

2299 Euro



Motorbauart, Hubraum	1q, 120 cm³
Leistung	6 kW (8,2 PS) bei 8400/min
Drehmoment	8 Nm bei 7500/min
Leergewicht/Zuladung	100/175 kg
Sitzhöhe	855 mm
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h

Aufmerksame Leser des MOTORRAD Kataloges wissen: MadAss bedeutet nicht etwa „verrückter Hintern“, sondern „wilder Esel“. Und dieser hat sich in den vielen Jahren seiner Marktpräsenz zum Kultmoped entwickelt. Nur noch in Mattschwarz erhältlich, ist die MadAss auf das zum Fahren Allernötigste reduziert. Sie ist ein Motor-Rad, ein Motor mit Rädern, für jeden Spaß zu haben. Das Vorhandensein von Scheibenbremsen vorne wie hinten nährt die Hoffnung auf ein Weiterleben dieses Gerätes über das Jahr 2016 hinaus.

SFM XTC-S 125

2999 Euro NEU

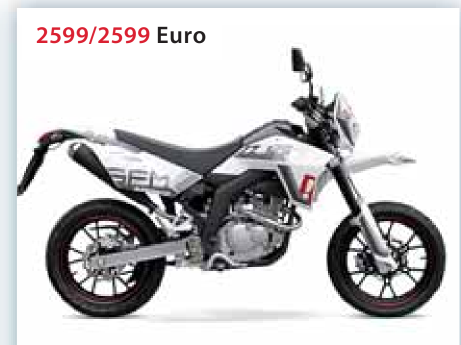


Motorbauart, Hubraum	1q, 125 cm³
Leistung	9 kW (12 PS)
Drehmoment	k. A.
Leergewicht/Zuladung	150/155 kg
Sitzhöhe	k. A.
Höchstgeschwindigkeit	110 km/h

Ein kurzer Blick zurück auf die Seite 168 dieses MOTORRAD Kataloges zur K-Sport X15 macht stutzig. Ist das die vollverkleidete Version der hier abgebildeten neuen SFM? Heck, Fahrwerk, Tank, alles nahezu deckungsgleich, bis hin zur Doppelscheibenbremse. Nur der wassergekühlte Motor scheint ein anderer zu sein. Ob die SFM deshalb ganze 25 Kilogramm schwerer ist? Zumindest ist sie ebenso hochpreisig angesetzt, wirkt dabei gut ausgestattet. Aber auch hier ist ohne ABS oder Integralbremse ab 2017 Schluss.

SFM ZZ/ZX 125

2599/2599 Euro



Motorbauart, Hubraum	1q, 125 cm³
Leistung	8,4 kW (11,4 PS) bei 9500/min
Drehmoment	9,5 Nm bei 8000/min
Leergewicht/Zuladung	124/154 kg
Sitzhöhe	830 mm
Höchstgeschwindigkeit	105 km/h

Wir sehen hier eine weitere Variation eines Produktes, dessen Hersteller die chinesische Firma Qingqi ist, einer der größten Zweiradproduzenten der Welt. ZZ 125 heißt die Supermoto-Variante (im Bild), ZX 125 die baugleiche Enduro-Version, beide wurden 2013 leicht überarbeitet. Importeur ist die Firma SFM, ehemals Sachs in Nürnberg, inzwischen mehrheitlich in asiatischer Hand. Qingqi hätte sicher das Potential, die unter diversen Labeln vertriebenen soliden Alltagsvehikel ab 2017 in Europa mit ABS anzubieten.

www.sfm-bikes.de

Sky Team ST 125 Sky Max

1299 Euro



Motorbauart, Hubraum	1q, 124 cm³
Leistung	8,5 kW (11,5 PS) bei 6500/min
Drehmoment	k. A.
Leergewicht/Zuladung	76/154 kg
Sitzhöhe	675 mm
Höchstgeschwindigkeit	89 km/h

Sky Team bietet chinesische Kopien der kultigen Honda-Klassiker Gorilla, Monkey, PBR und Dax an. Letztere heißt Sky Max und sei hier stellvertretend für die umfangreiche Modellpalette vorgestellt. Äußerlich kaum sichtbar wurde bei der Version im Bild der Tank auf gut fünf Liter vergrößert. Auch von der Sky Max gibt es verschiedene Tuningstufen bis über 11 PS, sogar eine Hubraumerweiterung auf 160 Kubikzentimeter und dann 16 PS ist im Angebot. Die Halbautomatik ist passé, die Bikes haben Handkupplung.

Sky Team ST 125 T-Rex

1750 Euro



Motorbauart, Hubraum	1q, 124 cm³
Leistung	5,9 kW (8 PS) bei 6500/min
Drehmoment	k. A.
Leergewicht/Zuladung	93/137 kg
Sitzhöhe	740 mm
Höchstgeschwindigkeit	89 km/h

Sie finden die verbliebenen Van Van-Modelle von Suzuki zu teuer? Dax, Monkey und Co. sind zwar witzig, aber Sie passen da beim besten Willen nicht drauf? Dann könnte dieses Modell des „Himmel Teams“ für den halben Preis Ihre Aufmerksamkeit erregen. Wenig Leistung, dafür auch kaum Gewicht, aber Proportionen, die für ausgewachsene Menschen eine würdige Sitzposition ermöglichen. Die dicken Reifen sind wenig präzise, sorgen aber am Strand für genug Auftrieb. Und vor der Eisdiele für gehöriges Aufsehen.

www.skyteam-germany.de

Suzuki Van Van 125

3490 Euro



Motorbauart, Hubraum	1q, 125 cm³
Leistung	8,8 kW (12 PS) bei 9000/min
Drehmoment	9,8 Nm bei 7500/min
Leergewicht/Zuladung	128/187 kg
Sitzhöhe	770 mm
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h

Es gibt Hersteller, die müssen keine Neo-Klassiker ins Programm hieven – weil sie ihre echten Klassiker einfach weiter bauen, bis sie Kult sind. Immerhin wird die Van Van 125 schon länger von einem Einspritzmotor in Marsch gesetzt, hat einen Gepäckträger und eine Sofalandschaft für zwei, nur der Tank ist recht klein. Noch immer wird die einzige im deutschen Programm verbliebene Suzuki-125er nachgefragt, geht unverändert in die nächste Saison. In der Form mit Trommelbremse hinten dürfte es ihre letzte sein.

www.suzuki.de

Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 172

SYM XS 125-K

1799 Euro **NEU**



Motorbauart, Hubraum	1q, 124 cm³
Leistung	8 kW (10,9 PS) bei 8500/min
Drehmoment	k. A.
Leergewicht/Zuladung	119/160 kg
Sitzhöhe	830 mm
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h

Nein, die Sym XS 125-K ist natürlich nicht neu. Sie ist wieder da, neu ist sie nur in dieser Ausgabe des MOTORRAD Kataloges. Dafür musste die moderne Wolf SB 125 gehen. Diese war deutlich teurer, viel schwerer, aber nicht kräftiger. Statt schwer und teuer also nun leicht und günstig, eigentlich eine gute Idee, aber in diesem Fall eine ohne Zukunft. Es sei denn, Sanyang Motor, Taiwans größter Zweiradhersteller, modernisiert die XS 125 für 2017 mit Scheibenbremse hinten und zum Beispiel ABS, ohne sie schwerer und teurer zu machen.

www.sym-motor.de

Yamaha YBR 125/Custom

2595/2895 Euro



Motorbauart, Hubraum	1q, 124 cm³
Leistung	7,5 kW (10,2 PS) bei 7800/min
Drehmoment	9,6 Nm bei 6000/min
Leergewicht	126 kg
Sitzhöhe	780 mm
Höchstgeschwindigkeit	97 km/h

Mit der YBR 125 von Yamaha bietet sich die Möglichkeit, für einen überschaubaren Betrag das Produkt eines Markenherstellers mit mutmaßlich guter Ersatzteilversorgung und Händlernetz zu erstehen. Das läuft indes auch nicht in Japan vom Band, das Styling ist eher unauffällig und die gebotene Motorleistung hält sich ebenfalls in Grenzen. Großer Tank und bequeme Sitzbank stehen auf der Habenseite. Doch auch sie ereilt das Problem der Low-Budget-Bikes: die hintere Trommelbremse. Eine Aufrüstung würde auch sie verteuern.

www.yamaha-motor.de

Yamaha MT 125/ABS

ab 4295 Euro ***ABS optional***



Motorbauart, Hubraum	1q, 125 cm³
Leistung	11 kW (15 PS) bei 9000/min
Drehmoment	12,2 Nm bei 8000/min
Leergewicht	138 kg
Sitzhöhe	810 mm
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Test in MOTORRAD	15/2014

Der Mut, eine 125er in die Abteilung „Masters of Torque" (das bedeutet das Kürzel MT), also „Meister des Drehmoments" einzusortieren, wurde belohnt. Sitzposition und Handling sind klasse, die seit 2015 gegen 300 Euro Aufpreis mit ABS ausgerüstete Yamaha balgt sich mit dem bisherigen, etwas günstigeren Klassenprimus KTM Duke 125 um die Krone in der Zulassungsstatistik. Die Leistung liegt am oberen Rand des in der Klasse erlaubten, und so geht es mit dieser quirligen Nacktversion der beliebten YZF-R 125 ordentlich voran.

Yamaha WR 125 R

4295 Euro



Motorbauart, Hubraum	1q, 125 cm³
Leistung	11 kW (15 PS) bei 9000/min
Drehmoment	12,2 Nm bei 8000/min
Leergewicht	133 kg
Sitzhöhe	930 mm
Höchstgeschwindigkeit	k. A.

Der 15-PS-Vierventilmotor der YZF-R 125 befeuert auch die beiden Hochsitze von Yamaha: die sportliche Enduro WR 125 R und den Supermoto-Brenner WR 125 X. Das Fahrwerk der Enduro ist für kernige Offroad-Einlagen gerüstet, dafür erfordert die stattliche Sitzhöhe lange Beine. Ein stimmiges Gesamtpaket aus zeitgemäßer Technik und guter Ausstattung samt schicker Optik bescheren der WR nicht nur Testsiege, sondern auch erneut den dritten Platz in der Zulassungsstatistik bis Oktober 2015. Nur ABS fehlt bis dato.

Yamaha WR 125 X

4295 Euro



Motorbauart, Hubraum	1q, 125 cm³
Leistung	11 kW (15 PS) bei 9000/min
Drehmoment	12,2 Nm bei 8000/min
Leergewicht	137 kg
Sitzhöhe	920 mm
Höchstgeschwindigkeit	110 km/h
Test in MOTORRAD	21/2010

Bei der Supermoto-Version werden die Federwege leicht gekürzt und 17-Zöller mit Straßenreifen sowie vorne eine große Bremsscheibe montiert. Ansonsten ist wie in diesem Genre üblich das Meiste technisch mit der Enduro-Variante identisch. Sie gewann den letzten 125er-Supermoto-Vergleichstest in MOTORRAD 21/2010, mit den besten Bremsen und der besten Ausstattung. Von den anderen im Test gibt es nur noch die Beta und die Derbi, hinzugekommen ist die Rieju Marathon SM. Keine davon hat bis jetzt ABS.

Yamaha YZF-R 125/ABS

ab 4395 Euro ***ABS optional***



Motorbauart, Hubraum	1q, 125 cm³
Leistung	11 kW (15 PS) bei 9000/min
Drehmoment	12,2 Nm bei 8000/min
Leergewicht	140 kg
Sitzhöhe	825 mm
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Test in MOTORRAD	21/2014

Ende 2014 machte die YZF-R 125 noch den ersten Platz im MOTORRAD-125er-Vergleichstest gegen die KTM RC 125, sogar noch ohne das kurz darauf eingeführte ABS. Ein tolles Fahrwerk, reichlich Leistung bei geringem Verbrauch und feinste Bremsen brachten die Mini-R6 an die Spitze. Nach wie vor verkauft sie sich besser als die KTM. Auch im Dauertest von MOTORRAD konnte sie glänzen, bis auf eine defekte Kette und einen abgesprungenen Kerzenstecker gab es während der 25 000 Kilometer keine Defekte im Dauertest.

125er IN DEUTSCHLAND Daten und Preise

Marke/Modell	Motor, Kraftübertragung														Fahrwerk	
	Motorkonfiguration[1]	Bohrung/Hub [mm]	Hubraum [cm³]	Leistung [kW (PS)]	Nenndrehzahl [1/min]	Drehmoment [Nm]	bei Drehzahl [1/min]	Verdichtung	Gassteuerung/Ventile	Abgasreinigung[2]	Gemischbildung/ Durchlass [mm]	Starter[3]	Zahl der Gänge	Hinterradantrieb[4]	Rahmenbauart/ Werkstoff[5]	Federweg vorn/ hinten [mm]
AJP																
PR3/PR4 Enduro 125	1q	k. A.	124	9,3 (12,6)	k. A.	8,5	8000	k. A.	ohc/2	k. A.	V/30	E/K	5	Ke	R/S	260/300
APRILIA																
RS4 125/Replica	1q	58,0/47,5	125	11,0 (15,0)	10 500	11	8000	12,5	dohc/4	U-Kat	EM/k. A.	E	6	Ke	Br/A	110/130
BETA																
RE 125	1q	54,0/54,0	124	8,3 (11,3)	7500	k. A.	k. A.	10	ohc/2	U-Kat	EM/26	E/K	5	Ke	Es/S	240/205
RR Enduro 125	1q	54,0/54,0	124	8,3 (11,3)	7500	k. A.	k. A.	10	ohc/2	U-Kat	k. A./26	E/K	5	Ke	Es/S	245/270
RR Enduro 125 4T LC	1q	52,0/58,6	124	11,0 (15,0)	8100	k. A.	k. A.	11,2	dohc/4	U-Kat	k. A.	E	6	Ke	Ds/S	260/270
RR Motard 125 4T LC	1q	52,0/58,6	124	11,0 (15,0)	8100	k. A.	k. A.	11,2	dohc/4	U-Kat	k. A.	E	6	Ke	Ds/S	260/270
Urban/Special 125	1q	54,0/54,0	124	8,0 (10,9)	8750	k. A.	k. A.	10,0	ohc/2	U-Kat	EM/26	E/K	5	Ke	Es/S	170/185
BROOK MOTORCYCLES																
125	1q	k. A.	124	7,7 (12,0)	7500	k. A.	k. A.	k. A.	ohc/2	U-Kat	V/26	E/K	5	Ke	Es/S	k.A./0
DAELIM																
Daystar 125 FI	1q	56,5/49,5	124	9,0 (12,8)	9700	10,5	8000	k. A.	ohc/4	G-Kat	EM/k. A.	E	5	Ke	R/S	140/105
Roadwin 125	1q	56,5/49,5	124	11,0 (15,0)	10 500	11,8	8500	12,0	ohc/4	G-Kat	EM/k. A.	E	5	Ke	R/S	140/135
HONDA																
Wave 110i	1q	50,0/55,6	109	6,4 (8,7)	7500	8,8	5750	9,0	ohc/2	G-Kat	EM/22	E/K	4	Ke	Rg/S	81/82
MSX 125	1q	52,0/58,0	123	7,2 (9,8)	7000	11,0	5250	9,3	ohc/2	k. A.	EM/k. A.	E	4	Ke	Rg/S	100/103
CB 125 F	1q	52,4/57,8	125	7,8 (10,6)	7750	10,2	6250	9,2	ohc/2	G-Kat	EM/k. A.	E	5	Ke	R/S	120/k. A.
CBR 125 R	1q	58,0/47,2	125	10 (13,6)	10 000	10,4	8000	11,0	ohc/2	G-Kat	EM/k. A.	E	6	Ke	Br/S	120/126
HYOSUNG																
GT 125 Naked	V2q	44,0/41,0	125	10,9 (14,8)	10 500	10,2	9750	11,3	dohc/4	U-Kat	k. A./26	E	5	Ke	Ds/S	120/110
GV 125 Classic	V2q	44,0/41,0	125	9,9 (13,5)	9750	9,7	9500	11,3	dohc/4	U-Kat	k. A./26	E	5	Ke	Ds/S	120/92
Karion 125	1q	57,0/48,8	125	10,0 (13,6)	10 000	10,9	8000	12,0	dohc/4	U-Kat	k. A./26	E	5	Ke	Es/S	160/110
JUNAK																
121	1q	k. A.	124	11,8 (16,0)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	ohc/2	k. A.	V/k. A.	E/K	k. A.	Ke	R/k. A.	k. A.
123	1q	k. A.	124	8,7 (11,8)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	ohc/2	k. A.	V/k. A.	E/K	k. A.	Ke	R/k. A.	k. A.
Evo 125	1q	k. A.	124	8,0 (10,9)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	ohc/2	k. A.	k. A.	E/K	k. A.	Ke	R/S	k. A.
KAWASAKI																
KLX 125	1q	54,0/54,4	125	7,6 (10,3)	8000	10	6400	9,5	ohc/2	k. A.	EM/k. A.	E	5	Ke	R/S	175/180
KEEWAY																
Superlight 125	1q	56,5/49,5	124	7,8 (10,6)	9100	k. A.	k. A.	9,0	ohc/2	U-Kat	k. A.	E/K	5	Ke	R/S	k. A.
RKV 125	1q	k. A.	125	8,2 (11,1)	9000	k. A.	k. A.	k. A.	ohc/2	k. A.	EM/k. A.	E	6	Ke	R/S	111/60
KREIDLER																
Dice 125 CR	1q	57,0/48,8	125	8,4 (11,4)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	ohc/2	k. A.	V/k. A.	E	5	Ke	R/S	k. A.
Dice GS 125	1q	57,0/48,8	125	8,4 (11,4)	9500	9,8	8000	8,5	ohc/2	k. A.	V/k. A.	E	5	Ke	R/S	170/170
Dice SM 125	1q	57,0/48,8	125	8,4 (11,4)	9500	9,8	8000	8,5	ohc/2	U-Kat+SLS	V/k. A.	E	5	Ke	R/S	170/170
KSR-MOTO																
TR 125 SM	1q	60,0/44,0	124	11,0 (15,0)	9000	12	7500	12,0	ohc/2	k. A.	EM/k. A.	E	6	Ke	Ds/S	k. A.
GRS 125	1q	57,0/48,8	125	8,2 (11,2)	9000	9	7500	10,6	ohc/2	k. A.	EM/k. A.	E	5	Ke	R/S	k. A.

Motor [1] 1 = Einzylinder, B = Boxermotor, R = Reihenmotor, V = V-Motor; l = Kurbelwelle längs, q = Kurbelwelle quer
[2] G-Kat = geregelter Katalysator, U-Kat = ungeregelter Katalysator, SLS = Sekundärluftsystem
[3] E = E-Starter, K = Kickstarter
[4] Kd = Kardan, Ke = Kette, Za = Zahnriemen

Fahrwerk/Werkstoff [5] Br = Brücke, Ds = Doppelschleife, Es = Einschleife, Gr = Gitterrohr

Lenkkopfwinkel [° gegen Horizontale]	Nachlauf [mm]	Radstand [mm]	Bremsen vorn/hinten [6]	ABS [7]	Reifen vorn	Reifen hinten	Maße, Gewichte: Sitzhöhe [mm]	Leergewicht vollgetankt [kg]	Zuladung [kg]	Höchstgeschwindigkeit [km/h]	Tankinhalt/ davon Reserve [l]	Preis: Preis inkl. 19 % MwSt. ohne Nebenkosten [Euro]	Marke/Modell
													AJP
k. A.	k. A.	k. A.	S/S	–	90/90-21	130/80-18	920	105	k. A.	k. A.	7,0/k. A.	3290/3590	PR3/PR4 Enduro 125
													APRILIA
k. A.	k. A.	1350	S/S	–	110/80-17	130/70-17	820	145	k. A.	110	14,5/3,5	4316/4416**	RS4 125/Replica
													BETA
k. A.	k. A.	1370	S/S	–	90/90-21	120/80-18	890	107	k. A.	102	5,7/1,0	2490	RE 125
k. A.	k. A.	1370	S/S	–	90/90-21	120/90-18	933	110	180	100	6,0/1,0	2990	RR Enduro 125
k. A.	k. A.	1410	S/S	–	90/90-21	110/80-18	925	110	180	107	7,3/1,5	4370	RR Enduro 125 4T LC
k. A.	k. A.	1410	S/S	–	110/80-17	130/70-17	925	110	180	107	7,3/1,5	4370	RR Motard 125 4T LC
k. A.	k. A.	1345	S/S	–	80/100-19	120/90-16	835	107	k. A.	102	6,0/1,5	3650/3750	Urban/Special 125
													BROOK MOTORCYCLES
65	k. A.	1510	S/S	–	3.00/21	5.00/16	642	125	165	85	7,0/1,0	4750	125
													DAELIM
k. A.	k. A.	1505	S/T	–	90/90-18	130/90-15	720	154	207	105	16,8/k. A.	2999	Daystar 125 FI
k. A.	k. A.	1380	S/S	–	110/70-17	140/60-17	780	151	k. A.	110	14,9/k. A.	3199	Roadwin 125
													HONDA
64,0	68	1227	S/T	–	70/90-17	80/90-17	760	99	170	91	3,7/k. A.	1790	Wave 110i
65,0	81	1200	S/S	–	120/70-12	130/70-12	765	102	154	90	5,5/k. A.	2990	MSX 125
64,0	97	1295	S/T	–	80/100-18	90/90-18	775	128	158	96	13,0/k. A.	2590	CB 125 F
65,0	88	1295	S/S	–	100/80 R 17	130/70-17	793	137	180	110	13,0/k. A.	3390	CBR 125 R
													HYOSUNG
k. A.	k. A.	1435	S/S	–	110/70-17	150/70-17	830	167	183	109	17,0/2,5	2875**	GT 125 Naked
57,0	135	1515	S/T	–	110/90-16	130/90-15	665	172	181	109	14,0/2,0	3085**	GV 125 Classic
k. A.	k. A.	1350	S/T	–	130/80-18	180/80-14	790	135	182	105	9,1/1,0	2565**	Karion 125
													JUNAK
k. A.	k. A.	k. A.	S/T	–	3.00/-18	110/90-16	k. A.	110	k. A.	90	k. A.	1999	121
k. A.	k. A.	k. A.	S/S	–	3.00/-18	110/80-17	k. A.	120	k. A.	90	k. A.	2199	123
k. A.	k. A.	k. A.	S/S	–	110/70-17	150/60-17	730	132	150	100	19/k. A.	2899	Evo 125
													KAWASAKI
62,8	101	1285	S/S	–	70/100-19	90/100-16	830	113	160	100	7,0/k. A.	3195	KLX 125
													KEEWAY
k. A.	k. A.	1440	S/T	–	110/90-16	130/90-15	760	134	170	90	15,0/k. A.	2449	Superlight 125
k. A.	k. A.	k. A.	S/S	–	k.-A.	k.-A.	770	123	k. A.	95	17,0/k. A.	2199	RKV 125
													KREIDLER
k. A.	k. A.	1350	S/S	–	110/70-17	130/70-17	740	112	158	101	15,0/k. A.	2509	Dice 125 CR
k. A.	k. A.	1405	S/S	–	2.75/21	4.10/-18	870	128	150	101	10,5/k. A.	2509	Dice GS 125
63,0	k. A.	1405	S/S	–	110/70-17	130/70-17	860	133	150	101	10,5/k. A.	2509	Dice SM 125
													KSR-MOTO
k. A.	k. A.	1385	S/S	–	100/80 R 17	130/80-17	890	139	150	110	7,5/k. A.	3199	TR 125 SM
k. A.	k. A.	1360	S/S	–	100/80 R 17	130/70-17	825	151	150	95	17,0/k. A.	2699	GRS 125

Mc = Monocoque
Ps = Pressstahl
R = Rohrrahmen
Rg = Rückgrat

Zr = Zentralrohr
/A = Aluminium
/K = Kohlefaser
/S = Stahl

Bremsen
[6] S = Scheibe
2S = 2 Scheiben
T = Trommel

ABS
[7] ● = serienmäßig
○ = optional
– = nicht verfügbar

k. A. = keine Angabe vom Hersteller/Importeur

* = Preis inklusive Nebenkosten ** = Preis 2015

125er IN DEUTSCHLAND Daten und Preise

Marke/Modell	Motor, Kraftübertragung														Fahrwerk	
	Motorkonfiguration[1]	Bohrung/Hub [mm]	Hubraum [cm³]	Leistung [kW (PS)]	Nenndrehzahl [1/min]	Drehmoment [Nm]	bei Drehzahl [1/min]	Verdichtung	Gassteuerung/Ventile	Abgasreinigung[2]	Gemischbildung/Durchlass [mm]	Starter[3]	Zahl der Gänge	Hinterradantrieb[4]	Rahmenbauart/Werkstoff[5]	Federweg vorn/hinten [mm]
K-SPORT																
X15	1q	k. A.	125	8,0 (11,0)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	ohc/2	k. A.	V/k. A.	E	5	Ke	R/S	k. A.
KTM																
RC 125	1q	58,0/47,0	124	11,0 (15,0)	9500	12	8000	k. A.	dohc/4	G-Kat	EM/k. A.	E	6	Ke	Gr/S	125/150
125 Duke	1q	58,0/47,0	125	11,0 (15,0)	9500	12	8000	k. A.	dohc/4	G-Kat	EM/k. A.	E	6	Ke	Gr/S	160/160
KYMCO																
CK1 125	1q	k. A.	125	7,5 (10,2)	8000	k. A.	k. A.	k. A.	ohc/k. A.	G-Kat	EM/k. A.	E	6	Ke	Br/A	k. A.
K-Pipe 125	1q	54,0/54,0	124	6,0 (8,1)	7000	8,6	5500	k. A.	ohc/2	G-Kat	EM/k. A.	E/K	6	Ke	R/S	110/k. A.
LUXXON																
SixtySix	1q	k. A.	125	8,3 (11,3)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	ohc/2	k. A.	V/k. A.	E	k. A.	Ke	R/S	k. A.
MASH																
Café Racer Black Edition	1q	k. A.	124	8,5 (11,6)	8750	k. A.	k. A.	k. A.	ohc/2	k. A.	V/k. A.	E	5	Ke	R/S	k. A.
Scrambler	1q	k. A.	124	8,5 (11,6)	8750	k. A.	k. A.	k. A.	ohc/2	k. A.	V/k. A.	E	5	Ke	R/S	k. A.
Seventy-Five Gulf	1q	k. A.	124	8,5 (11,6)	8750	k. A.	k. A.	k. A.	ohc/2	k. A.	V/k. A.	E	5	Ke	R/S	k. A.
RIEJU																
Marathon Cross 125	1q	52,0/58,6	124	11,0 (15,0)	8750	k. A.	k. A.	k. A.	ohc/4	U-Kat	V/30	E	5	Ke	R/S	k. A.
Marathon Supermoto 125	1q	52,0/58,6	124	11,0 (15,0)	8750	k. A.	k. A.	k. A.	ohc/4	U-Kat	V/30	E	5	Ke	R/S	k. A.
MRT Racing Cross 125	1q	52,0/58,6	124	7,6 (10,3)	6000	k. A.	k. A.	k. A.	ohc/2	k. A.	V/k. A.	E	5	Ke	R/S	k. A.
MRT Racing Supermoto 125	1q	52,0/58,6	124	7,6 (10,3)	6000	k. A.	k. A.	k. A.	ohc/2	k. A.	V/k. A.	E	5	Ke	R/S	k. A.
RS3 125/Naked	1q	54,0/54,0	124	11,0 (15,0)	8750	k. A.	k. A.	10,0	ohc/2	k. A.	k. A./20	E	6	Ke	Br/S	k. A.
Tangoo! 125	1q	k. A.	125	7,6 (10,4)	6000	k. A.	k. A.	k. A.	ohc/2	U-Kat	EM/k. A.	E/K	5	Ke	R/S	k. A.
SFM																
MadAss 125	1q	52,4/55,5	120	6,0 (8,2)	8400	8	7500	9,3	ohc/2	U-Kat	k. A./22	E/K	4	Ke	Zr/S	100/70
XTC-S 125	1q	k. A.	124	9,0 (12,0)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	ohc/2	k. A.	k. A.	E	5	Ke	R/S	k. A.
ZZ/ZX 125	1q	57,0/48,8	125	8,4 (11,4)	9500	9,5	8000	k. A.	ohc/2	U-Kat	k. A.	E/K	5	Ke	Ds/S	200/170
SKY TEAM																
ST 125 Sky Max	1q	56,5/49,5	124	8,5 (11,5)	6500	k. A.	k. A.	k. A.	ohc/2	k. A.	V/k. A.	E/K	4	Ke	Ps/S	k. A.
ST 125 T-Rex	1q	56,5/49,5	124	5,9 (8,0)	6500	k. A.	k. A.	k. A.	ohc/2	k. A.	V/k. A.	E/K	5	Ke	Ps/S	k. A.
SUZUKI																
VanVan 125	1q	57,0/48,8	125	8,8 (12,0)	9000	9,8	7500	9,2	ohc/2	G-Kat	EM/k. A.	E	6	Ke	Es/S	110/136
SYM																
XS 125-K	1q	56,5/49,5	124	8,0 (10,9)	8500	k. A.	k. A.	k. A.	ohc/2	U-Kat	V/k. A.	E/K	5	Ke	Es/S	130/100
YAMAHA																
MT-125	1q	52,0/58,6	124	11,0 (15,0)	9000	12,2	8000	11,2	ohc/4	G-Kat	EM/28	E	6	Ke	Br/S	130/114
WR 125 R	1q	52,0/58,6	124	11,0 (15,0)	9000	12,2	8000	11,2	ohc/4	G-Kat	EM/28	E	6	Ke	Ds/S	240/230
WR 125 X	1q	52,0/58,6	124	11,0 (15,0)	9000	12,2	8000	11,2	ohc/4	G-Kat	EM/28	E	6	Ke	Ds/S	210/230
YBR 125 Custom	1q	54,0/54,0	124	7,5 (10,2)	7800	9,6	6000	10,0	ohc/2	U-Kat	EM/k. A.	E/K	5	Ke	R/S	110/105
YBR 125	1q	54,0/54,0	124	7,5 (10,2)	7800	9,6	6000	10,0	ohc/2	U-Kat	EM/26	E	5	Ke	Es/S	120/105
YZF-R 125	1q	52,0/58,6	124	11,0 (15,0)	9000	12,2	8000	11,2	ohc/4	G-Kat	EM/28	E	6	Ke	Br/S	130/114

Motor [1] 1 = Einzylinder, B = Boxermotor, R = Reihenmotor, V = V-Motor; l = Kurbelwelle längs, q = Kurbelwelle quer
[2] G-Kat = geregelter Katalysator, U-Kat = ungeregelter Katalysator, SLS = Sekundärluftsystem
[3] E = E-Starter, K = Kickstarter
[4] Kd = Kardan, Ke = Kette, Za = Zahnriemen
Fahrwerk/Werkstoff [5] Br = Brücke, Ds = Doppelschleife, Es = Einschleife, Gr = Gitterrohr

Lenkkopfwinkel [° gegen Horizontale]	Nachlauf [mm]	Radstand [mm]	Bremsen vorn/hinten[6]	ABS[7]	Reifen vorn	Reifen hinten	Maße, Gewichte: Sitzhöhe [mm]	Leergewicht vollgetankt [kg]	Zuladung [kg]	Höchstgeschwindigkeit [km/h]	Tankinhalt/ davon Reserve [l]	Preis: Preis inkl. 19 % MwSt. ohne Nebenkosten [Euro]	Marke/Modell
													K-SPORT
k. A.	k. A.	1330	S/S	–	110/70-17	150/70-17	810	125	k. A.	110	k. A.	2999	X15
													KTM
66,5	88	1340	S/S	●	110/70 ZR 17	150/60-ZR-17	820	154	181	114	10,0/k. A.	4695	RC 125
65,0	100	1350	S/S	●	110/70-17	150/60-17	810	125	k. A.	k. A.	11,0/k. A.	4295	125 Duke
													KYMCO
k. A.	k. A.	k. A.	S/S	–	80/100-17	110/80-17	790	136	150	95	13,5/k. A.	2399	CK1 125
k. A.	k. A.	1300	S/T	–	2.75/17	3.50/17	740	107	150	90	5,0/k. A.	1828	K-Pipe 125
													LUXXON
k. A.	k. A.	1255	S/S	–	90/90-18	120/80-16	k. A.	115	k. A.	90	11,0/k. A.	2290	SixtySix
													MASH
k. A.	k. A.	k. A.	S/S	–	90/90-17	110/80-17	780	96	k. A.	105	12,0/k. A.	2650	Café Racer Black Edition
k. A.	k. A.	k. A.	S/T	–	90/90-18	110/90-16	780	96	k. A.	105	14,0/k. A.	2390	Scrambler
k. A.	k. A.	k. A.	S/S	–	110/70-17	130/70-17	780	96	k. A.	105	14,0/k. A.	2390	Seventy-Five Gulf
													RIEJU
k. A.	k. A.	1395	S/S	–	80/90-21	130/70-17	870	117	k. A.	k. A.	6,5/k. A.	3999	Marathon Cross 125
k. A.	k. A.	1395	S/S	–	100/80 R 17	130/70-17	870	117	k. A.	k. A.	6,3/k. A.	3999	Marathon Supermoto 125
k. A.	k. A.	1395	S/S	–	80/90-21	110/80-18	850	109	k. A.	k. A.	6,5/k. A.	2799	MRT Cross 125
k. A.	k. A.	1395	S/S	–	100/80-17	130/70-17	840	109	k. A.	k. A.	6,5/k. A.	2799	MRT Supermoto 125
k. A.	k. A.	1300	S/S	–	100/80 R 17	130/80-17	845	119	k. A.	k. A.	12,0/k. A.	4299	RS3 125/Naked
k. A.	k. A.	k. A.	S/S	–	100/80 R 17	130/70-17	790	109	k. A.	k. A.	6,5/k. A.	2899	Tangoo! 125
													SFM
67,0	k. A.	1245	S/S	–	90/80-16	120/70-16	855	100	175	90	4,6/k. A.	2299	MadAss 125
k. A.	k. A.	k. A.	S/S	–	k.-A.	k.-A.	k. A.	150	155	110	k. A.	2999	XTC-S 125
64,0	103	1420	S/S	–	2.75/21	4.10/18	830	124	154	105	10,0/0,5	2599	ZZ/ZX 125
													SKY TEAM
k. A.	k. A.	1075	S/T	–	3.00/10	3.00/10	675	76	154	89	5,5/k. A.	1299	ST 125 Sky Max
k. A.	k. A.	k. A.	S/T	–	21x7/10	21x7/10	740	93	137	89	3,8/k. A.	1750	ST 125 T-Rex
													SUZUKI
64,0	91	1385	S/T	–	130/80-18	180/80-14	770	128	187	100	6,5/k. A.	3490	VanVan 125
													SYM
k. A.	k. A.	k. A.	S/T	–	2.75-18	90/90-18	830	119	160	100	13,0/k. A.	1799	XS 125-K
													YAMAHA
65,0	89	1355	S/S	○	100/80 R 17	130/70-17	810	138	k. A.	120	11,5/1,2	ab 4295	MT-125
63,0	107	1430	S/S	–	80/90-21	110/80-18	930	133	k. A.	k. A.	8,5/k. A.	4295	WR 125 R
64,5	79	1430	S/S	–	110/70-17	140/70-17	920	137	k. A.	110	8,5/k. A.	4295	WR 125 X
67,0	102	1290	S/T	–	3.00/18	3.50/16	760	129	k. A.	k. A.	12,0/k. A.	2895	YBR 125 Custom
63,7	90	1290	S/T	–	2.75/18	90/90-18	780	126	k. A.	97	15,0/k. A.	2595	YBR 125
65,0	89	1355	S/S	○	100/80 R 17	130/70-17	825	140	k. A.	120	11,5/1,2	ab 4595	YZF-R 125

Mc = Monocoque
Ps = Pressstahl
R = Rohrrahmen
Rg = Rückgrat

Zr = Zentralrohr
/A = Aluminium
/K = Kohlefaser
/S = Stahl

Bremsen
[6] S = Scheibe
2S = 2 Scheiben
T = Trommel

ABS
[7] ● = serienmäßig
○ = optional
– = nicht verfügbar

k. A. = keine Angabe vom Hersteller/Importeur

* = Preis inklusive Nebenkosten   ** = Preis 2015

Roller in Deutschland



Aprilia SR 50 R



Preis 2015: 2633 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 2T
Leistung	2,7 kW (3,7 PS) bei 6500/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	108/180 kg

Der SR 50 R ist ein Evergreen im Aprilia-Programm. Wie das Basismodell, Street, geht er unverändert in das neue Jahr. Nicht schlimm, denn sowohl Motor als auch Fahrwerk stehen der sportlichen Optik in nichts nach. Der Zweitakter hängt spritzig am Gas und beschleunigt ganz auf klassenüblichem Niveau.

Aprilia SR 50/125 Motard



Preis 2015: 1833/2418 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 124 cm³, 4T
Leistung	6,8 kW (9,3 PS) bei 8500/min
Höchstgeschwindigkeit	94 km/h
Leergewicht/Zuladung	122/180 kg

So ein Baukastensystem hat Vorteile: Mit pummeligen Knubbelreifen anstelle der hier verbauten 14-Zöller, läuft der ansonsten baugleiche Cityflitzer Piaggio TPH vom Band. Beiden gemein sind die kompakten Abmessungen der Karosserie, das wuselige Handling und die übersichtliche Ausstattung.

Aprilia SR Max 125/300 i.e.



Preis 2015: 3818/4418 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 278 cm³, 4T
Leistung	16,1 kW (22 PS) bei 7250/min
Höchstgeschwindigkeit	125 km/h
Leergewicht/Zuladung	188/182 kg

Man nehme eine hohe Scheibe, addiere einen langen Radstand, den hohen Durchstieg und das stabile Fahrwerk dazu, und fertig ist der Tourensport-Roller SR Max. Der 300er-Motor hat mit dem üppigen Gewicht nicht ganz so sehr zu kämpfen wie der 125er mit dessen 15 PS. ABS haben beide nicht.

www.aprilia.de

Aprilia SRV 850 i.e. ABS/ATC

Preis 2015: 11 269 Euro

ABS



Motorbauart, Hubraum, Takte	V2q, 839 cm³, 4T
Leistung	56 kW (76 PS) bei 7750/min
Höchstgeschwindigkeit	194 km/h
Leergewicht/Zuladung	276/184 kg

Mehr Roller geht nicht! Der bärige V2-Motor mit satten 839 Kubik Hubraum stemmt wahnsinnige 76 PS. Das reicht locker für staunende Blicke auf der Autobahn. Gute Bremsen, ein stabiles Fahrwerk und neben dem ABS auch eine Traktionskontrolle machen den SRV zu einem Großroller par excellence.

A.T.U. Iron GE 50



1099 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 2T
Leistung	2,5 kW (3,4 PS) bei 7000/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	92/168 kg

Der Iron aus dem Hause A.T.U. kommt mit ganz braven technischen Daten daher. Und auch wenn der Name anderes glauben lassen könnte, ist die Karosserie des 50er-Rollers aus Kunststoff. Neben seiner unscheinbaren Optik und üblichen 12-Zöllern bietet der Iron vor allem eines: einen attraktiven Preis.

A.T.U. Speed 50/125



1199/1499 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 2T
Leistung	2 kW (2,7 PS) bei 6500/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	92/158 kg

Optisch setzt sich der Speed deutlich von seinem Kollegen Iron ab. Warum der identische 50er-Motor mit nur 2,7 PS an den Start geht, bleibt aber ein Geheimnis. Der rote Bremssattel mit Wave-Scheibe und das rote Federbein suggerieren Sportlichkeit. Der 125er-Viertakter leistet immerhin fast zehn PS.

www.atu.de

Beeline Memory 50/Classic

1599/1699 Euro



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 2T
Leistung	1,6 kW (2,2 PS) bei 6500/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	92/150 kg

Wer die Vespa-Optik mag, aber nicht zum Original greifen möchte, findet mit dem Memory Classic eine hübsch aussehende Alternative. Zumal sich die Ausstattung mit LED-Blinkern und Rücklicht sowie einer 12-Volt-Steckdose im Helmfach sehen lassen kann. Die Ergonomie taugt auch für größere Personen.

Beeline Pista 50 AC/LC

1599/1699 Euro



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 2T
Leistung	2,3 kW (3,1 PS) bei 6000/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	99/150 kg

Der wassergekühlte Pista 50 LC rollt wie sein luftgekühltes Schwestermodell mit sportlichen 13-Zoll-Rädern an den Start. Optisch sorgt er mit LED-Tagfahrlicht, zweiteiligen LED-Frontscheinwerfern und LED-Blinkern für erhellende Momente. Vorne wie hinten verzögert der Fuffie mit Scheibenbremsen.

Beeline Tapo 50/RS 50

NEU

1199/1299 Euro



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 2T
Leistung	2,9 kW (3,9 PS) bei 6500/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	83/150 kg

Der Tapo kombiniert seinen Zweitaker mit Wave-Bremsscheiben vorn. Der Racing-Auspuff bleibt dem hier gezeigtem RS-Modell vorbehalten. Ausstattungsseitig gibt es neben einer Tankuhr und Tageskilometerzähler noch hübsches LED-Tagfahrlicht. Für den Preis des Fuffies eine ordentliche Offerte.

www.beeline-motor.de

BMW C 650 Sport



Motorbauart, Hubraum, Takte	R2q, 647 cm³, 4T
Leistung	44 kW (60 PS) bei 7500/min
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Leergewicht/Zuladung	249/196 kg

Hinsichtlich Fahrwerk, Bremsen und Motor gab es bei den BMW-Großrollern wenig zu kritisieren. Mit dem Modell-Update für 2016 klappt es dank überarbeiteter Kupplung und Übersetzung nun auch mit dem flotten Ampelstart – ebenso hat man sich endlich um eine bassigere Klangkulisse gekümmert.

BMW C 650 GT



Motorbauart, Hubraum, Takte	R2q, 647 cm³, 4T
Leistung	44 kW (60 PS) bei 7500/min
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Leergewicht/Zuladung	261/184 kg

Die Touringvariante des C 650 erhält wie die Sport-Ausführung den überarbeiteten Antriebsstrang und Auspuff. Neben dem elektrischen Windschild und dem 60 Liter fassenden Helmfach, gibt es nun einen „side view assist", der via Warnsignal im Außenspiegelausleger vor Fahrzeugen im toten Winkel warnt.

www.bmw-motorrad.de

Daelim Otello 125 Fi/Edition



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 125 cm³, 4T
Leistung	8 kW (11,6 PS) bei 8700/min
Höchstgeschwindigkeit	103 km/h
Leergewicht/Zuladung	127/192 kg

Der Kulturfan kennt Otello als Oper von Giuseppe Verdi. Der Otello von Daelim hingegen hat nichts mit Musiktheater zu tun. Er überzeugt mit kompakten Abmessungen und guter Ausstattung. Das Modell Edition besitzt sogar Windschild und Handprotektoren. Der Motor drückt eher dezent.

www.daelim-motor.de

Daelim YC 125 Aroma



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 125 cm³, 4T
Leistung	6,2 kW (8,4 PS) bei 7600/min
Höchstgeschwindigkeit	87 km/h
Leergewicht/Zuladung	110/155 kg

Der Aroma ist Daelims neues Einstiegsmodell im Retro-Scooter-Segment. Der luftgekühlte Zweiventil-Viertakt-Motor leistet sanfte 8,4 PS. Neben der gelungenen Optik inklusive verchromten Kühlergrill bietet der 125er ein hübsches Analoginstrument, LED-Rücklicht und einen konkurrenzfähigen Preis.

Daelim QL 125 Steezer



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 125 cm³, 4T
Leistung	9,2 kW (12,5 PS) bei 8000/min
Höchstgeschwindigkeit	105 km/h
Leergewicht/Zuladung	151/165 kg

Der Steezer will bei seinem Piloten vor allem durch Komfort punkten. Der verstellbare Windschild und die breite Bugverkleidung sorgen dabei für den nötigen Witterungsschutz, die Kombibremse mit Vier-Kolben-Bremssattel für die Sicherheit. Der 12,5 PS-Motor lässt sich dank Keyless-Go schlüssellos starten.

Daelim S3 125/S 300 Fi



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 124 cm³, 4T
Leistung	10,3 kW (14 PS) bei 9250/min
Höchstgeschwindigkeit	103 km/h
Leergewicht/Zuladung	159/173 kg

Auf den ersten Blick wirkt der S3 125 wie ein nicht ernstzunehmender Gegner. Doch die Ausstattungsliste rückt diese Ansicht schnell zurecht. Leichtmetallfelgen, beleuchtetes Helmfach, Sportauspuffanlage, Haupt- und Seitenständer sind längst nicht alles. Der 14 PS Motor drückt zudem recht kräftig.

Derbi Boulevard 50 2T



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 2T
Leistung	3,2 kW (4,4 PS) bei 6750/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	106/189 kg

Schon etwas länger im Programm, überzeugt der Boulevard auch heute noch mit seinem zeitlosen Design, seiner für 50er-Verhältnisse guten Geräumigkeit und dem kräftigen Zweitakt-Motor. Die 4,4 PS reichen für den urbanen Wahnsinn allemal. Rundherum also solide Fuffie-Ware zum attraktiven Preis.

Derbi Variant Sport 50 2T



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 2T
Leistung	3 kW (4,1 PS) bei 6500/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	106/184 kg

In seinem ersten Leben flitzte der Derbi Variant Sport als Aprilia Sportcity durch die Gassen dieser Welt. Bis auf Lackierung und Dekor hat sich seither nichts geändert. Die 14-Zöller sind nach wie vor ein guter Kompromiss zwischen Stabilität und Handlichkeit, die Ausstattung ist sonst aber nur durchschnittlich.

www.derbi-deutschland.de

Gilera Runner SP 50/ST 125



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 124 cm³, 4T
Leistung	11 kW (15 PS) bei 9750/min
Höchstgeschwindigkeit	108 km/h
Leergewicht/Zuladung	145/175 kg

So sehr die Roller der Piaggio-Gruppe auch durch die Marken herumgereicht werden: Der Runner ist seit 1997 fest mit Gilera verbunden. Um den 50er vom 125er zu unterscheiden, lohnt ein Blick aufs Heck: Der Fuffi hat ein Federbein, der große Viertakter zwei. Nicht nur optisch ein kerniger Sportler.

www.gilera.de

Alle Preise ohne Nebenkosten, * = inkl. Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte ab Seite 192

Gilera Fuoco 500 i.e. LT

Preis 2015: 8769 Euro



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 493 cm³, 4T
Leistung	29,5 kW (40 PS) bei 7250/min
Höchstgeschwindigkeit	142 km/h
Leergewicht/Zuladung	262/183 kg

Ein auffälliger, wenn auch selten in freier Wildbahn auftauchender Kamerad: Der Fuoco 500. Die großflächige Frontverkleidung ziert ein grimmiges Science-Fiction-Gesicht. Mit den stattlichen 40 PS Leistung spaceshuttlet man lässig und dreirädrig durch den urbanen Tumult. Leider gibt es für ihn kein ABS.

Honda NSC 50 R

2195 Euro



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 4T
Leistung	2,5 kW (3,4 PS) bei 7000/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	105/165 kg

Für Fans von Moto-GP-Star Marc Marquez ist Hondas NSC 50 R schon wegen des unverkennbaren Repsol-Designs erste Wahl. Der Fuffie steht auf schmalen 14-Zoll-Rädern und wird von einem modernen, per Einspritzung gespeisten, langhubigen Viertaktmotor angetrieben. Er ist toll verarbeitet.

Honda Vision 50/110

1995/2195 Euro



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 4T
Leistung	2,5 kW (3,4 PS) bei 7000/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	100/164 kg

Für wen Solidität und Funktionalität wichtiger sind, als der prollige Auftritt vor dem Eiscafé, der greift zum Honda Vision. Mit dem16-Zoll-Vorderrad und dem 14-Zöller hinten gehts herrlich stabil durch die City. Dank des freien Durchstiegs lassen sich sogar sperrige Güter sicher von A nach B transportieren.

www.honda.de

Honda Forza 125

4705 Euro
ABS



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 125 cm³, 4T
Leistung	10,5 kW (14,3 PS) bei 8750/min
Höchstgeschwindigkeit	108 km/h
Leergewicht/Zuladung	161/180 kg

Forza Japan! Der schmale Flitzer sieht nicht nur modern aus, er ist es auch. Der kräftige Vierventiler hängt sauber am Gas und besitzt sogar eine Start-/Stopp-Automatik. Mit dem 48 Liter großen Helmfach, verstellbarem Windschild und LED-Doppelscheinwerfern mutiert er zum echten Multitool.

Honda PCX

2890 Euro




Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 125 cm³, 4T
Leistung	8,6 kW (11,7 PS) bei 8500/min
Höchstgeschwindigkeit	96 km/h
Leergewicht/Zuladung	128/181 kg

Ist der PCX ein Großroller? So liest sich zumindest die Ausstattungsliste: LED-Doppelscheinwerfer, Bordsteckdose, üppige 8 Liter Tankinhalt, modernes Cockpit samt Verbrauchsanzeige. Und doch treibt den PCX ein sparsamer 125-Kubik-Motor mit Start-/Stopp-Automatik an. Kombibremse statt ABS.

Honda SH 125i/150i

3540/3690 Euro
ABS



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 125 cm³, 4T
Leistung	8,7 kW (11,8 PS) bei 8500/min
Höchstgeschwindigkeit	97 km/h
Leergewicht/Zuladung	135/180 kg

Im Gegensatz zu anderen Großradrollern passt beim SH trotz der 16-Zöller ein Integralhelm unter die Sitzbank. Bereits seit 1983 verkörpert er die pure Vernunft auf Europas Straßen und hat deshalb neben der Start-/Stopp-Automatik auch ein ABS an Bord. Der Look strahlt bestenfalls Zeitlosigkeit aus.

Honda Forza 300

5390 Euro
ABS



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 279 cm³, 4T
Leistung	19 kW (26 PS) bei 7500/min
Höchstgeschwindigkeit	125 km/h
Leergewicht/Zuladung	192/177 kg

Forza Japan, die Zweite! Wer dem urbanen Getümmel entkommen möchte und auf kleinen Passstraßen nicht zum Hindernis werden will, liegt mit dem 300er genau richtig. Dank langem Radstand, komfortabler Sitzbank und serienmäßigem ABS düst es sich mit ihm entspannt über Berg und Tal.

Honda SH 300i

5590 Euro
NEU
ABS



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 279 cm³, 4T
Leistung	19 kW (26 PS) bei 7500/min
Höchstgeschwindigkeit	128 km/h
Leergewicht/Zuladung	169/180 kg

Als Transportmittel ist der SH fast unschlagbar: Kräftig, kultiviert und äußerst komfortabel geht er ans Werk, obendrein verbraucht er wenig. Die Sitzbank ist opulent, das Fahrverhalten stabil und unkapriziös, und seit letztem Jahr weist der SH sogar mit LED-Scheinwerfer den Weg. Er startet jetzt schlüssellos.

Honda Integra

8540 Euro
ABS



Motorbauart, Hubraum, Takte	R2q, 745 cm³, 4T
Leistung	40 kW (55 PS) bei 6250/min
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Leergewicht/Zuladung	237/196 kg

Der Integra bekommt für das neue Modelljahr ein Update verpasst: So erhält der Großroller nun LED-Licht an Front und Heck, ein optimiertes DCT-Getriebe mit drei Modi, eine neue Showa-Telegabel und einen modifizierten Endtopf für bassigeren Sound. Ebenso neu: das LCD-Display im Cockpit.

Honda NM4 Vultus



Motorbauart, Hubraum, Takte	R2q, 745 cm³, 4T
Leistung	40 kW (55 PS) bei 6250/min
Höchstgeschwindigkeit	168 km/h
Leergewicht/Zuladung	245/180 kg

Die Vultus soll ein Roller sein? Nun ja, die Japaner sortieren das Batmobil zwar in die Kategorie der Cruiser ein. Doch unter der schwarzen Schale verbirgt sich in Wirklichkeit die solide Technik des Integra. So gesellen sich zur ungewöhnlichen Optik die bekannten und geschätzten Honda-Tugenden.

Junak 103/104



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 2T
Leistung	2,9 kW (3,9 PS)
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	83/150 kg

Junak war einst ein polnischer Motorrad-Hersteller. Jetzt purzeln unter diesem Namen zahlreiche Roller in die Verkaufshallen der Welt. Der abgebildete 104 sowie das Schwestermodell 103 mit kürzerer Auspuffanlage sind Zweitakter-Einstiegs-Fuffies mit überschaubarer Ausstattung zum günstigen Preis.

www.junakmotor.de

Junak 106-2/106-4/107



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 4T
Leistung	2,2 kW (3 PS)
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	85/150 kg

Der 106 sieht schon peppiger aus. Zudem bietet die Sitzbank mehr Platz und der Gepäckträger ist deutlich hübscher integriert. Die 10-Zoll-Räder werden wahlweise von einem Viertakt- oder Zweitakt-Motor angetrieben. Der Kollege 107 rollt hingegen auf 12-Zoll-Rädern. Ihn gibt es nur als Zweitakter.

Junak 305



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 2T
Leistung	2,9 kW (3,9 PS)
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	92/150 kg

Die Modellpalette bei Junak scheint unendlich zu sein, wobei die Unterscheidungsmerkmale nicht immer eindeutig sind. Der 305 wiederum ist optisch eine Kombination aus 106 und 804, rollt auf 12-Zöllern durch die City und hat als Alleinstellungsmerkmal eine Uhr an Bord. Dafür fehlt ihm ein Staufach.

Junak 804/805



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 2T
Leistung	2,9 kW (3,9 PS)
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	95/150 kg

Die ganzen Zahlen können schon verwirren. Modellnamen sind irgendwie einprägsamer. Nun ja, gegenüber dem Schwestermodell 805 fehlt dem gezeigten 804 ein Staufach vorne und die breitere und längere Sitzbank. Alle Junaks mit 50-Kubik-Zweitaker unterscheiden sich leistungsseitig nicht.

Junak 611/611-125



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 124 cm³, 4T
Leistung	6,5 kW (8,8 PS)
Höchstgeschwindigkeit	85 km/h
Leergewicht/Zuladung	110/150 kg

Die 611-Reihe hat üppigere Ausmaße, in denen im Falle des 125ers sogar etwas Leistung steckt. Die 8,8 PS sollen den 110 Kilogramm-Scooter auf immerhin 85 km/h bringen. Wie sein 50er-Kollege verzögert er hinten mit einer Trommelbremse. Ansonsten muss der 611 mit karger Ausstattung haushalten.

Junak 701-125



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 125 cm³, 4T
Leistung	7 kW (9,5 PS)
Höchstgeschwindigkeit	95 km/h
Leergewicht/Zuladung	125/150 kg

Im Flitzer 701 steckt ein kräftigerer Achtelliter-Motor als im 611. Für Fahrstabilität sorgt zudem die große 16-Zoll-Bereifung. Da steht einem Trip ins Grüne ja nichts mehr im Wege. Denn selbst die Bremsen haben vorne wie hinten eine Scheibe. Die Optik erinnert recht stark an die Honda SH-Reihe. Zufall?

Junak Jetmax 250



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 249 cm³, 4T
Leistung	14,7 kW (20 PS) bei 7250/min
Höchstgeschwindigkeit	105 km/h
Leergewicht/Zuladung	200/150 kg

Das Topmodell Jetmax beherbergt einen wassergekühlten Viertelliter-Motor. Das spacige Design, das durch den riesigen Frontscheinwerfer eher an einen Manga-Comic erinnert, kann ein guter Kaufgrund sein. Muss es aber nicht. Eher sind es die ordentliche Ausstattung und das große Helmfach.

Kawasaki J125/SE



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 125 cm³, 4T
Leistung	10,3 kW (14 PS) bei 9000/min
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Leergewicht/Zuladung	182/163 kg

Nach zwei Jahren bekommt Kawasaki sein zweites Roller-Baby. Ab sofort wildert der Böse-Buben-Hersteller im Segment der beliebten 125er-Roller umher. Die munteren 14 PS werden es mit den 182 Kilogramm allerdings ganz schön schwer haben. Die Ausstattung des J125 ist hingegen erstklassig.

www.kawasaki.de

Alle Preise ohne Nebenkosten, * = inkl. Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte ab Seite 192

Kawasaki J300/SE



5345/ 5495 Euro

ABS

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 299 cm³, 4T
Leistung	21 kW (28 PS) bei 7750/min
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h
Leergewicht/Zuladung	193/163 kg

Der J300 geht nunmehr unverändert in das dritte Modelljahr. Seine gefällige, kantige Verkleidung umhüllt den kräftig losspurtenden 300er-Motor, der ehemals für den Hersteller Kymco seinen Dienst tat. Die vehement zubeißenden Bremsen samt serienmäßigem ABS runden den J300 hervorragend ab.

Keeway Cityblade 125



2299 Euro

NEU

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 125 cm³, 4T
Leistung	7 kW (9,5 PS) bei 8150/min
Höchstgeschwindigkeit	89 km/h
Leergewicht	122 kg

Die konvexen Doppelscheinwerfer-Gläser in Verbindung mit der spitz zulaufenden Front verpassen dem Cityblade 125 eine schnabelähnliche Optik. Für den Komfort sorgen hinten zwei Stoßdämpfer, die sauber verarbeitete Sitzbank und ein LCD-/Analog-Kombiinstrument. ABS gibt es bei Keeway nicht.

Keeway Logik 125



2289 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 125 cm³, 4T
Leistung	8,9 kW (12,1 PS) bei 8250/min
Höchstgeschwindigkeit	98 km/h
Leergewicht/Zuladung	130/155 kg

Und auch dieser Roller erinnert optisch sehr stark an den Bestseller Honda SH 125i. Keine schlechte Idee, denn in der Summe seiner Eigenschaften erfüllt dieser das Anforderungsprofil eines absolut problemlosen Cityflitzers. Warum es den Japanern also nicht gleich tun und mit Logik zum Erfolg?

www.keeway.de

Keeway Silverblade 125i/250i



2969/ 3649 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 125 cm³, 4T
Leistung	8,9 kW (12,1 PS) bei 8250/min
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Leergewicht	161 kg

Am Namen Silverblade, zu Deutsch „Silberklinge", lässt sich schon erkennen, wo dieser Scooter gebaut wird – richtig: in China. Doch das ist nicht gleichbedeutend mit schlechter Qualität. Die 125er und 250er sind luxuriöse Flitzer mit Einspritzung, wenngleich ihnen ihr hohes Gewicht zu schaffen macht.

Kreidler Florett City/2.1 RS



1534/1634 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 2T
Leistung	2,7 kW (3,7 PS) bei 6500/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	89/150 kg

Die Florett RS kommt wie alle Kreidler-Scooter aus China. Die frappierende Ähnlichkeit mit dem SFM Speedjet legt nahe, dass beide Modelle dieselbe Werkshalle verlassen. Nicht schlimm, denn nicht nur der Motor macht bei 89 Kilogramm Kampfgewicht Laune, auch Ausstattung und Funktionalität passen.

Kreidler Galactica 3.0 RS/LC



1834/ 1934 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 2T
Leistung	3,4 kW (4,6 PS) bei 6100/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	97/153 kg

Mit dem wassergekühlten LC wird man zum Chef auf dem Schulhof. Nicht nur wegen des gegenüber dem Bruder RS halben PS mehr, sondern der Ausstattung: 12-Volt-Steckdose, LED-Blinker und -Rücklichter, Digitalcockpit und dann sogar eine kleine USB- bzw. SD-Card-Soundanlage unter der Sitzbank.

www.kreidler.com

Kreidler Flory Classic 50/125



NEU

1634/ 1709 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 4T
Leistung	2,3 kW (3,1 PS) bei 7500/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	93/150 kg

Man kann sich in die hübsche Optik der Flory Classic problemlos verlieben, und doch bleibt sie eine der zahlreichen Vespa-Imitate. Dafür aber eine mit anständiger Verarbeitung und gutem Preis-/Leistungsverhältnis. Allerdings dürfte der luftgekühlte Viertakter ein wenig energischer zu Werke gehen.

Kreidler Insignio 125/250



3109/ 3709 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 250 cm³, 4T
Leistung	15,5 kW (21,1 PS) bei 7000/min
Höchstgeschwindigkeit	115 km/h
Leergewicht/Zuladung	194/150 kg

Dass sich ein Kreidler Insignio und ein Keeway Silverblade einmal in freier Wildbahn begegnen, ist wohl so wahrscheinlich wie ein Sechser im Lotto. Wenn es aber passiert, können die beiden Fahrer die Vor- und Nachteile der Gran-Tourismo-Zwillinge gründlich diskutieren. Wir halten uns da lieber raus.

KSR-Moto Cracker 50 4T



1199 Euro

NEU

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 50 cm³, 4T
Leistung	2,8 kW (3,8 PS) bei 8250/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	92/150 kg

Ob der Cracker ein echter Crack ist? Nun, seine optische Veranlagung macht eher einen dezenten Eindruck, die Ausstattung setzt ebenfalls keine erkennbaren Highlights. So muss es wohl der Viertakt-Fuffie richten, dessen Leistung für ein luftgekühltes Aggregat ganz ordentlich ausfällt. Ob das crackt?

www.ksr-moto.com

KSR-Moto Epico 50 2T

999 Euro



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 2T
Leistung	2,5 kW (3,4 PS) bei 6250/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	84/150 kg

Mit dem Epico stellt KSR-Moto ein günstiges Basismodell der 50er-Klasse an den Start. Der leichte Scooter eignet sich dank breitem Durchstieg und gut dimensioniertem Helmfach prima als Lastesel. Nur die Tankuhr für das sehr kleine 4-Liter-Spritfass sollte man im Alltag lieber regelmäßig checken.

KSR-Moto Soho 125

1999 Euro



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 125 cm³, 4T
Leistung	8,9 kW (12,1 PS) bei 8250/min
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h
Leergewicht/Zuladung	130/150 kg

Der Großradler, dessen Hersteller sich von Generic in KSR-Moto umbenannte, ist nach dem Londoner Stadtteil „Soho" benannt. So markant wie der Großstadtbezirk ist auch das Design des Modells. Der Wiedererkennungswert des hervorspringenden Scheinwerfers ist hoch, jedoch Geschmackssache.

Kymco Agility RS Naked 50

1749 Euro*



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 2T
Leistung	2,8 kW (3,8 PS) bei 6500/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	101/150 kg

Der in China gefertigte Agility bildet das untere Ende der umfangreichen Modellpalette des taiwanesischen Herstellers. Das muss aber wie im Falle des sportlich designten Fuffies nichts Schlechtes heißen. Das Cockpit hat sogar Drehzahlmesser und Tankuhr. Der Zweitakt-Motor ist ein bewährter Bekannter.

www.kymco.de

Kymco Grand Dink 50

2899 Euro*



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 2T
Leistung	2,4 kW (3,3 PS) bei 6500/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	134/165 kg

Der eine will mit dem Grand Dink optisch auf Wichtigtuer machen, der andere schätzt den überdurchschnittlichen Komfort des 50er-Rollers. Mit dem sanft agierenden Zweitakter sollte man es auch nie eilig haben. Lieber die herrschaftlichen Platzverhältnisse genießen und die Seele baumeln lassen.

Kymco NewSento 50i

2129 Euro*



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 50 cm³, 4T
Leistung	2,7 kW (3,7 PS) bei 7500/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	93/160 kg

Ein schön gezeichneter Retro-Roller mit Technik, die in der Fuffie-Klasse Beachtung verdient. Der Dreiventiler wird anders als die Artgenossen via elektronischer Einspritzung gespeist. So befüttert drückt der Motor engagiert voran. Für den Transport gibt es Gepäckhaken und einen breiten Durchstieg.

Kymco Agility City 50+/125+

1899/2199 Euro*



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 2T
Leistung	2,5 kW (3,4 PS) bei 7000/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	114/150 kg

Sowohl der abgebildete 50er als auch der 125er kreiseln auf 16-Zoll-Rädern vorn und 14-Zoll-Rädern hinten. Das soll die Stabilität und Agilität gleichermaßen fördern. Um dem Modellnamen gerecht zu werden, platzierte man den Tank zwecks niedrigeren Schwerpunkts direkt unter dem Trittbrett.

Kymco DJ 50/125 S

1399/1899 Euro*



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 125 cm³, 4T
Leistung	6,9 kW (9,4 PS) bei 7500/min
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h
Leergewicht/Zuladung	112/150 kg

Die Dekoraufkleber lassen vermuten, der DJ 125 S habe schon ein paar Jahre auf dem Buckel. Doch erst seit 2012 wuselt der agile Cityflitzer als Dauerbrenner im Kymco-Programm umher. Mit hoher Funktionalität und solider Verarbeitung bietet der 12-Zöller ein sehr gutes Preis-/Leistungsverhältnis.

Kymco Like 50 2T/4T/125



1899/1899/2199 Euro*

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 2T
Leistung	2,8 kW (3,8 PS) bei 6500/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	106/150 kg

Eigenständiges Design, tolle Verarbeitung, kerngesunde Motoren – wer Retro-Scooter mag, mag auch Like. Er gehört zu den Topsellern im Modellprogramm und kann als Fuffie wahlweise als Zwei- oder Viertakter geordert werden. Der 125er besitzt für seine neun PS auch hinten eine Scheibenbremse.

Kymco Super 8 50/125

1849/2199 Euro*



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 2T
Leistung	2,5 kW (3,4 PS) bei 6500/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	112/150 kg

Der sportliche-adrette Auftritt des Super 8 macht sich nicht nur auf dem Schulhof gut. Mit hübschen 14-Zoll-Felgen und Wave-Bremsscheibe vorne erwartet man einen entsprechenden rassigen Antrieb. Doch gerade dem Fuffie fehlt es am letzte Quäntchen Power. Kompakt und wendig ist er aber.

Alle Preise ohne Nebenkosten, * = inkl. Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte ab Seite 192

Kymco People GT 125i/300i ABS



ABS optional

3499/4899 Euro*

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 299 cm³, 4T
Leistung	21,3 kW (29 PS) bei 7750/min
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h
Leergewicht/Zuladung	183/171 kg

Moderne und kräftige Motoren machen den brav aussehenden People GT zum Ampelschreck. Das serienmäßige, hübsch in Fahrzeugfarbe lackierte Top-Case macht zwar etwas auf Frührentner, taugt allerdings locker für die Einkaufstüte oder die Wechselklamotten. Der 300er bremst ab Werk mit ABS.

Kymco New Downtown 125i/350i



ABS

4699/5599 Euro*

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 321 cm³, 4T
Leistung	22,1 kW (30,1 PS) bei 7500/min
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h
Leergewicht/Zuladung	192/165 kg

Der New Downtown ist ein klarer Fall für komfortorientierte Menschen, denen flottes Vorwärtskommen ebenso wichtig ist wie moderne Technik. Die kräftigen Einspritzmotoren, die umfangreiche Ausstattung samt ABS und das große Helmfach versprechen bequemes Gleiten auf hohem Niveau.

Kymco Xciting 400i



6299 Euro*

ABS

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 399 cm³, 4T
Leistung	26 kW (36 PS) bei 7500/min
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Leergewicht/Zuladung	209/165 kg

Der Kymco Xciting ist seit dem Jahr 2014 im Programm. Vor seinem direkten Konkurrenten, dem Yamaha X-Max 400, muss er sich allerdings nicht verstecken. Mit munteren 36-Einzylinder-PS wird es dem Fahrer keinesfalls langweilig. In der Stadt und auf dem Land sorgt ein ABS für sichere Verzögerung.

LML Star 125 Autom./Deluxe 125/200



2899/2699/2999 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 125 cm³, 4T
Leistung	6 kW (8,2 PS) bei 6500/min
Höchstgeschwindigkeit	83 km/h
Leergewicht/Zuladung	121/149 kg

Die LML Star gab es bisher auch als Zweitakt-125er. Damit ist ab diesem Jahr Schluss. Jetzt gibt es nur noch Viertakter. Wer schon immer von einer Vespa mit Blechverkleidung geträumt hat, kann diese bei LML sogar mit Automatikgetriebe ordern. Die Deluxe 125 wird per Hand in vier Gängen geschaltet.

www.lml-scooter.eu

Luxxon Classici 50



1349 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 4T
Leistung	2,2 kW (3 PS)
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	88/150 kg

Der Classici will ganz auf Klassiker machen. Ob ihm das wirklich gelingt, werden potenzielle Interessenten entscheiden müssen. Durch den in der Karrosserie untergebrachten Scheinwerfer entsteht zumindest eine gewisse Eigenständigkeit. Laut Importeur gibt es den Classici jetzt als Viertakter.

www.sandforth-motor-group.de

Luxxon Jackfire 50



1399 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 2T
Leistung	2,9 kW (3,6 PS) bei 6000/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	85/150 kg

Der Jackfire, zu deutsch Jakobsfeuer, kann getrost zu den unzähligen Fernost-Fuffie-Sportlern gezählt werden, die nach Deutschland importiert werden. Für den Preis bietet der Zweitakter aber immerhin sowohl Haupt- als auch Seitenständer, Tankuhr, schicke LED-Blinker und -Rücklicht sowie ein Voltmeter.

Luxxon Starfighter 50



1499 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 2T
Leistung	2,1 kW (2,9 PS) bei 6150/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	85/150 kg

Vom Jakobsfeuer zum Sternenkämpfer. Dieser hieß im letzten Jahr noch Corona. Mit dem Namenswechsel erhielt der Scooter unter anderem Alu-Trittbleche und ein neues Dekor. Die wichtigste Veränderung betrifft jedoch den Motor: Dieser wird nun thermisch über eine Wasserkühlung reguliert.

Luxxon Uno 50



1099 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 2T
Leistung	2,9 kW (3,6 PS) bei 6000/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	78/150 kg

Was beim Blick auf das Datenblatt des simplen Uno sofort ins Auge sticht: sein niedriges Gewicht. Da sollte der Zweitakter keine große Mühe haben, den 50er anständig auf Touren zu bringen. Sein breiter Durchstieg macht ihn auch als Transportmittel für die Stadt interessant. Optisch setzt er kein Highlight.

Mash Bibop 50



1350 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 2T
Leistung	3,1 kW (4,2 PS) bei 8000/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	88/150 kg

Wie schon im letzten Jahr konnte uns der Importeur keine Leistungsdaten zu dem Fuffie-Roller Bibop liefern. Da haben wir energisch gegooglet und siehe da: Laut französischem Handbuch soll es der Zweitakter auf 3,1 kW bzw. 4,2 PS bei 8000 Umdrehungen bringen. Das wäre doch erfreulich, oder?

www.france-equipement.de

Mash Sixty Five 125



1590 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 124 cm³, 4T
Leistung	5,1 kW (6,9 PS) bei 7500/min
Höchstgeschwindigkeit	80 km/h
Leergewicht/Zuladung	96/150 kg

Ob der 125er-Roller von Mash an das Jahr 1965 erinnern möchte, konnten wir nicht herausfinden. Optisch befindet sich der ansehnliche Sixty-Five irgendwo zwischen Retro und Moderne. Die Leistungsdaten sind zwar nicht sehr vielversprechend, aber immerhin ist der Viertakter ein Leichtgewicht.

Peugeot Django 50 2T/4T



Preis 2015: ab 2549/ ab 2549 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 50 cm³, 2T
Leistung	3 kW (4 PS) bei 6600/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht	116 kg

Nach dem großen Erfolg des Django 125, wurde im Jahr 2015 der 50er nachgeschoben. Mit dessen kräftigem Zweitakter, der knuffigen Optik, seinen per Online-Konfigurator zahlreichen Individualisierungsmöglichkeiten und seiner guten Ausstattung wird der Fuffie sicher viele Fans finden.

Peugeot Speedfight 4 AC/LC



Preis 2015: ab 2199/ab 2399 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 50 cm³, 2T
Leistung	3,8 kW (5,2 PS) bei 7300/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	107/163 kg

Der Speedfight macht seinem Namen alle Ehre. Das kantig-aggressive Design findet im Motorraum sein entsprechendes Pendant. Mit über fünf PS hat man nicht nur beim Jugendtreff die Nase vorn. Den luftgekühlten AC treiben immerhin vier Pferde vorwärts. Auf ihn gibt es einen entsprechenden Preisnachlass.

www.peugeot-scooters.de

Peugeot Vivacity 2T/4T



Preis 2015: 1899/1899 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 4T
Leistung	2,8 kW (3,8 PS) bei 8000/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	103/167 kg

Der nicht wirklich aufdringlich daherkommende Vivacity hat eine ganz schön große Klappe – und auch was dahinter. Denn neben dem üblichen Helmfach bietet er hinter seiner aufklappbaren Frontmaske noch zusätzlichen Stauraum für einem Jethelm oder die Einkaufstüte. Rundum ein guter Stadtflitzer.

Peugeot Kisbee 2T/4T



Preis 2015: ab 1399/ab 1399 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 50 cm³, 4T
Leistung	2,6 kW (3,6 PS) bei 8000/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	90/170 kg

Mit dem Kisbee hat Peugeot einen ziemlich schlichten Scooter im Angebot, der keine Experimente wagt. Weder die Ausstattung, noch das Design kann überraschen. Den Zwei- und Viertakt-Fuffie kann man ebenfalls in einer RS-Version mit Wave-Bremsscheibe vorn und schwarzen Felgen erwerben.

Peugeot Tweet 50/125 EVO



Preis 2015: 1799/2049 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 125 cm³, 4T
Leistung	6,6 kW (9 PS) bei 7500/min
Höchstgeschwindigkeit	85 km/h
Leergewicht/Zuladung	120/150 kg

Mit großen 16-Zoll-Rädern lässt sich der Tweet kinderleicht durch die City und Überland manövrieren, kann dabei mit sicherem Fahrverhalten punkten. Der in China gefertigte Roller bietet mit modernem LCD-Cockpit, Gepäckhaken und breitem Durchstieg hohen Nutzwert. Als 125er eher schwachbrüstig.

Peugeot Django 125/150



Preis 2015: ab 3199/ ab 3599 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 151 cm³, 4T
Leistung	8,3 kW (11,3 PS) bei 8000/min
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Leergewicht	135 kg

Beim Django kommen alle Individualisten voll auf ihre Kosten. Wie beim 50er stehen je vier vorkonfigurierte Ausstattungsvarianten zur Verfügung. Wählt man die weitere Variante ID kann man seinen Django aus rund 110 000 verschiedenen Kombinationsmöglichkeiten zusammenbauen. Echt einmalig!

Peugeot Citystar 50/125 AC/LC/200



ABS optional

Preis 2015: 2849/2899/ 3699/3899 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 125 cm³, 4T
Leistung	10,3 kW (14 PS) bei 9200/min
Höchstgeschwindigkeit	108 km/h
Leergewicht/Zuladung	150/190 kg

Für den anspruchsvollen City-Pendler bietet Peugeot den Citystar an. Das große Helmfach beherbergt neben einem Integral- noch einen Jethelm, das große Cockpit bietet reichlich Informationen, die markante Optik orientiert sich an der PKW-Designlinie. Verarbeitung und Fahrwerk sind top.

Peugeot Satelis 2 125/300/400



Preis 2015: 4199/4999/ 5899 Euro

ABS

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 278 cm³, 4T
Leistung	16 kW (22 PS) bei 7250/min
Höchstgeschwindigkeit	125 km/h
Leergewicht/Zuladung	169/181 kg

Den Satelis kann man ebenfalls in unterschiedlichen Ausstattungsvarianten kaufen. Allen gemein ist die tadellose Verarbeitung, das gute Fahrwerk und die kräftigen, wassergekühlten Einzylinder-Motoren. Trotz des hohen Gewichtsniveaus bringt es selbst der 125er mit 14 PS auf immerhin 108 km/h Spitze.

Alle Preise ohne Nebenkosten, * = inkl. Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte ab Seite 192

Peugeot Metropolis/RS

Preis 2015: 8749/ 8849 Euro



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 399 cm³, 4T
Leistung	27 kW (37 PS) bei 7250/min
Höchstgeschwindigkeit	135 km/h
Leergewicht/Zuladung	265/190 kg

Auch Peugeot hat einen Dreiradler im Programm. Traut man der hauseigenen Presseabteilung, profitiert der Metropolis viel von dem Know-how der Automobilabteilung. Mit serienmäßiger Reifendruckkontrolle, schlüssellosem Startsystem und dem dicken Kühlergrill ist die Verwandschaft durchaus da.

Piaggio NRG Power 50 DD

Preis 2015: 2233 Euro



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 2T
Leistung	3,3 kW (4,5 PS) bei 6500/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	103/192 kg

Piaggios Beitrag zum Thema „Sportfuffie" heißt seit mehr als zehn Jahren NRG. Das Sortiment hat sich auf den luftgekühlten Power 50 DD reduziert, dessen Vorderrad mit einer Upside-Down-Gabel den Kontakt zur Straße sicherstellt. In der Summe seiner Eigenschaften mischt der Sportler vorne mit.

Piaggio Zip 50 2T/4T

Preis 2015: 1302/1502 Euro



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 50 cm³, 4T
Leistung	2,6 kW (3,5 PS) bei 8500/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	95/150 kg

Vom Straßenrand betrachtet fällt der Zip maximal wegen seines bunten Dekors auf. Der in China produzierte Viertakt-Scooter will ein einfacher Stadt-Fuffie sein. Mit dem breiten Durchstieg taugt er durchaus auch als Lastesel. Sehr löblich ist die breite und in drei Höhen verstellbare Sitzbank des Zip.

Piaggio New Fly 50/125 i.e. 3V

Preis 2015: 2052/2518 Euro



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 124 cm³, 4T
Leistung	8,5 kW (11,6 PS) bei 8250/min
Höchstgeschwindigkeit	94 km/h
Leergewicht/Zuladung	132/178 kg

Der New Fly wiederum rollt in vietnamesischen Produktionshallen vom Band. Er positioniert sich ausstattungs- wie abmessungsseitig eine Stufe oberhalb des Zip. Den 125er treibt ein wartungsarmer Dreiventil-Motor an, der den Treibstoff effizienter als seine Zweiventil-Kollegen verbrennen soll.

Piaggio New Liberty 50/125

NEU ABS

Preis: k. A.



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 124 cm³, 4T
Leistung	8 kW (10,9 PS) bei 7500/min
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Leergewicht/Zuladung	k. A.

Seit 1997 auf dem Markt, gibt es jetzt eine Neuauflage des Liberty. Er düst nun als 125er serienmäßig mit Front-ABS und Start-/Stopp-Automatik durch Europas Metropolen. Beide verfügbaren Motoren gehören der neuesten Triebwerks-Generation an. Optisch wie technisch ein überzeugendes Paket.

Piaggio TPH 50/125

Preis 2015: 1842/2418 Euro



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 2T
Leistung	3 kW (4,1 PS) bei 6500/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	106/184 kg

Laut Piaggio soll der TPH ein echter Spaßroller sein. Der Evergreen, der vor allem mit seinem offroad-orientierten Look auf sich aufmerksam macht, wird wahlweise von einem Fuffie-Zweitakter oder Achtelliter-Viertakter angetrieben. Pluspunkte verzeichnet er durch wuseliges Handling und gute Bremsen.

Piaggio Medley ABS

Preis: k. A.

NEU ABS



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 124 cm³, 4T
Leistung	9 kW (12,2 PS) bei 8250/min
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Leergewicht	138 kg

Ein Medley, engl. Mischung, bezeichnet einen Titel, der aus mehreren populären Songs eines Interpreten besteht. Folgt man dieser Definition, sollte der Neue das Beste aller Piaggio-Roller in sich vereinigen. Mit neuem Achtelliter-Motor, serienmäßigem ABS und stylisher Optik ist das durchaus glaubhaft.

Piaggio MP3 YOUrban LT/Sport 300 i.e.



Preis 2015: 7469/7569 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 278 cm³, 4T
Leistung	16,7 kW (22,7 PS) bei 7750/min
Höchstgeschwindigkeit	118 km/h
Leergewicht/Zuladung	226/184 kg

Der YOUrban bildet den sportlichen Kompaktableger des klassischen MP3. Dank kürzeren Radstands und der Parallelogramm-Aufhängung der Vorderräder huscht er sehr agil und erstaunlich schräg durch Stadt und Land. Der Sport besticht mit matten Farben, schwarzen Felgen und roten Ziernähten.

Piaggio Beverly Sport Touring 350 i.e.



Preis 2015: 5769 Euro

ABS

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 330 cm³, 4T
Leistung	24,5 kW (33,3 PS) bei 8250/min
Höchstgeschwindigkeit	138 km/h
Leergewicht/Zuladung	191/184 kg

Der Beverly macht seinem Beinamen alle Ehre. Der bärige, wassergekühlte Einzylinder schiebt den Roller auch auf der Landstraße energisch vorwärts und macht flottes Sporttouren zur spaßigen Angelegenheit. Er bietet reichlich Ausstattung, eine Menge Platz und mit dem serienmäßigen ABS Sicherheit.

Piaggio X10 125/350/500 i.e.



Preis 2015: 5769/7269/8769 Euro

ABS

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 493 cm³, 4T
Leistung	30 kW (40,8 PS) bei 7250/min
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Leergewicht/Zuladung	242/178 kg

Mit dem Luxus-Sofaroller aus Italien kann man prima gegen die Suzuki Burgmans dieser Welt anstinken. Piaggios Premium-Scooter bietet viel Platz und Stauraum, eine verstellbare Sitzbank und tollen Wetterschutz. Der kräftige 500er-Motor geht allerdings nicht so geschmeidig zu Werke wie der 350er.

Piaggio MP3 Business/Sport 500 i.e.



Preis 2015: 9669/9669 Euro

ABS

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 493 cm³, 4T
Leistung	29,5 kW (40,1 PS) bei 7250/min
Höchstgeschwindigkeit	142 km/h
Leergewicht/Zuladung	280/180 kg

Wie schon aus dem Namen hervorgeht, hat das Topmodell der MP3-Baureihe allerlei Schnickschnack an Bord. ABS gehört in dieser Klasse zum guten Ton, die Traktionskontrolle noch nicht wirklich. Der 500er Eintopf hat schon ein paar Jahre auf dem Buckel. Er drückt kräftig, aber wenig geschmeidig vorwärts.

Quadro 3





7800 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 346 cm³, 4T
Leistung	19,8 kW (26,9 PS) bei 7000/min
Höchstgeschwindigkeit	125 km/h
Leergewicht/Zuladung	208/272 kg

Als Konkurrent des Piaggio MP3 wildert seit wenigen Jahren auch Hersteller Quadro im Dreiradsegment umher. Mit einem technisch ausgeklügelten Hydropneumatiksystem werden beide Räder der Vorderachse zwingend parallel geneigt. Daraus sollen höhere Haftung und mehr Sicherheit resultieren.

www.quadro-vehicles.de

Quadro 4



NEU

11 300 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 346 cm³, 4T
Leistung	21,2 kW (28,8 PS) bei 7500/min
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h
Leergewicht/Zuladung	279/221 kg

Obwohl dieser Quadro vier Räder besitzt, fällt er nach den gesetzlichen Bestimmungen in das Segment der Dreiräder. Vorteil: Man darf dieses Gefährt mit dem Autoführerschein bewegen, sofern vor dem 19. Januar 2013 ausgestellt. Das Vierrad überzeugt mit prima Straßenlage auch in Schräglage.

Rieju RS Sport 50



2099 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 2T
Leistung	2,3 kW (3,1 PS) bei 6000/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht	91

Den Älteren wird es nun in den Ohren klingeln: Minarelli – diesem traditionellen Sportmotorenbauer entspringt das flüssigkeitsgekühlte Aggregat des RS Sport 50. Und doch produziert der Zweitakter nur eine bescheidenen Leistung. Dafür gibt es Scheibenbremsen hinten und vorn sowie 13-Zoll-Räder.

www.rieju.de

Rieju Cityline 125/300



4099/4999 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 125 cm³, 4T
Leistung	11 kW (15 PS) bei 9250/min
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Leergewicht	170 kg

Mit dem Cityline haben die Spanier einen flotten Sporttourer im Programm. Dieser offeriert dem Fahrer fürstliche Platzverhältnisse. Technisch befindet sich der Einspritzer ebenfalls voll auf der Höhe der Zeit. Der 300er mit vier Ventilen stammt ursprünglich aus dem Hause Piaggio und gilt als zuverlässig.

Rivero GP-50



1340 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 2T
Leistung	2,9 kW (4 PS) bei 7500/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	90/150 kg

An Selbstbewusstsein mangelt es nicht: „Rivero – So gut wie die Besten und Teuren", heißt der Slogan der Marke. Mit dem GP haben sie einen adretten Fuffie mit Sportauspuff im Angebot. Vorne nimmt eine Zweikolbenbremszange die Wave-Scheibe in die Mangel. Hinten verzögert eine Trommel den GP.

www.rivero.biz

Rivero Toscana



1295 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 50 cm³, 4T
Leistung	2,2 kW (3 PS) bei 7100/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	92/150 kg

Mit dem Toscana in die Toskana gondeln? Dauert vielleicht etwas länger, macht aber sicherlich Spaß. Denn nicht nur an der hübschen Optik kann der Fahrer sich erfreuen, sondern auch an der tollen Ausstattung und dem günstigen Preis. Hauptsache, Rivero kann auch die versprochene Qualität bieten.

Rivero Phoenix II 50/125



1295/ 1330 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 2T
Leistung	3,5 kW (4,8 PS) bei 7100/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	94/150 kg

Wie Phoenix aus der Asche schaut das sportliche Schnabeltier nur in Ansätzen aus. Mit kräftigem Zweitakter oder 125er-Viertakter macht es aber eine gute Figur. Die Ausstattung mit Leichtmetallrädern, Klarglasblinkern, Drehzahlmesser und Gepäckträger klingt vielversprechend. Ebenso der günstige Preis.

Scomadi TL 50/125



2290/3090 Euro

NEU

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 50 cm³, 4T
Leistung	2,4 kW (3,3 PS) bei 7500/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	89/150 kg

Hersteller Scomadi betritt im Jahr 2015 die Roller-Bühne – und die Fachwelt staunt: Die Briten präsentieren mit der schönen TL-Baureihe einen feinen Retro-Scooter, der sowohl als 50er- als auch 125er-Viertakter angeboten wird. Sportlich, schnittig und nicht nur optisch mit viel Potenzial für die Zukunft.

www.scomadi.de

SFM SpeedJet R/RS



1499/ 1699 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 2T
Leistung	2,8 kW (3,8 PS) bei 8000/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht	87 kg

Der SpeedJet R wird wie dessen sportlicherer Bruder RS in China gefertigt. Dennoch finden auch Großgewachsene genügend Spielraum für Füße und Beine. Das R-Modell motorisiert ein kerniger Zweitakter, das Spitzenmodell RS ein Viertakter mit 3,1 PS. Letzterer hat auch hinten eine Bremsscheibe.

www.sfm-bikes.de

SFM Bee 2 50/125





1599/k. A. Euro

NEU

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 125 cm³, 4T
Leistung	7,1 kW (9,7 PS) bei 7000/min
Höchstgeschwindigkeit	86 km/h
Leergewicht	92 kg

Das Achtelliter-Aggregat des Bee 2 erhält mit dem neuen Modelljahr eine Überarbeitung. Ab sofort leistet der Viertakter knapp ein PS mehr. Optisch ändert sich aber nichts. Es bleibt beim großen Helmfach, LED-Rücklicht, Chrom-Gepäckträger und knuffiger Optik. Beim 50er bleibt ebenso alles wie bisher.

Suzuki Address 110



Preis 2015: 1999 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 113 cm³, 4T
Leistung	6,7 kW (9 PS) bei 8000/min
Höchstgeschwindigkeit	95 km/h
Leergewicht/Zuladung	97/173 kg

Der Suzuki Address 110 ist das Rundum-Sorglos-Fahrzeug nach Art des Honda Vision. Kinderleichte Bedienbarkeit, hohe Funktionalität, saubere Verarbeitung – ganz klar ein Scooter für den täglichen Einsatz in Ballungszentren dieser Welt. Vor dem italienischen Eiscafe fällt er dabei sicher keinem auf.

www.motorrad.suzuki.de

Suzuki Burgman 125/200



Preis 2015: 4490/4990 Euro

ABS

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 125 cm³, 4T
Leistung	9,1 kW (12,4 PS) bei 8000/min
Höchstgeschwindigkeit	105 km/h
Leergewicht/Zuladung	161/189 kg

Vor zwei Jahren erhielt der kleinste Burgman-Bruder sein letztes großes Facelift. Damals wurde seine Karrosserie etwas schnittiger, die Technik blieb aber unverändert. Allerdings kann der 125er seither ebenfalls ein serienmäßiges ABS vorweisen. Die bekannten Burgman-Tugenden besitzen natürlich beide.

Suzuki Burgman 400/Z



Preis 2015: 7290/ 7590 Euro

ABS

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 400 cm³, 4T
Leistung	24 kW (33 PS) bei 7000/min
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Leergewicht/Zuladung	225/190 kg

Satte 64 Kilogramm trennen den kleinsten Burgman vom 400Z. Er darf als Erfinder und erfolgreichster Vertreter des Sofa-Genres gelten. Sein Platzangebot ist immens, Stauraum und Fahrkomfort tadellos. Das Z-Modell macht es dem Fahrer mit Heizgriffen, Handprotektoren und Rückenlehne nochmals bequemer.

Suzuki Burgman 650Z



Preis 2015: 10 490 Euro

ABS

Motorbauart, Hubraum, Takte	R2q, 638 cm³, 4T
Leistung	41 kW (56 PS) bei 7000/min
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Leergewicht/Zuladung	277/178 kg

Die letzte Überarbeitung der Roller-Institution Burgman 650 liegt bereits drei Jahre zurück. Und selbst da optimierte man eher im Detail, machte das Gute noch besser und freut sich seither über besseren Komfort und geringeren Verbrauch. Dennoch sehnt die Großroller-Fangemeinde ein Update herbei.

SYM Crox 50



1649 Euro*

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 4T
Leistung	2,3 kW (3,1 PS) bei 7500/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	102/150 kg

Nackter Rohrlenker, fette Handprotektoren, grimmige Scheinwerferoptik – keine Sorge, der kleine Crox möchte nur spielen. Zum Beispiel mit seinem LCD-Cockpit, dessen Hintergrundbeleuchtung frei wählbar ist. Das kleine 50er-Motörchen viertaktet brav und artig, macht aber nur wenig Tamtam.

www.sym-motor.de

SYM Jet4 50/R/Naked/125



1549/1549/ 1549/1899 Euro*

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 2T
Leistung	2,6 kW (3,5 PS) bei 6000/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	113/150 kg

Den Jet4 bekommt man in der R- und Naked-Version als kernigen Zweitakt-Fuffie. Die Standard-Varianten mit 50er- bzw. 125er-Motorisierung sind Viertakter. Allen gemein sind 13-Zoll-Räder vorn und 12-Zöller hinten. Das hübsche LCD-Cockpit und die Wave-Bremsscheibe vorne setzen kleine Highlights.

SYM Allo 50/125



1699/ 1949 Euro*

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 4T
Leistung	2,3 kW (3,1 PS) bei 7500/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	100/150 kg

Ins Auge sticht beim Allo der an einen Apehanger erinnernde Lenker. Überhaupt gibt es viel Chrom am wahlweise Fuffie- oder Achtelliter-Scooter zu entdecken. Ob man das hübsch findet bleibt Geschmackssache. Die Sitzhöhe von nur 680 Millimeter macht ihn für kleinere Personen sehr interessant.

SYM Orbit II 50/125



1449/ 1699 Euro*

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 4T
Leistung	2,3 kW (3,1 PS) bei 7500/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	99/150 kg

Ob man sich mit diesem kompakten SYM-Fuffie in den Orbit katapultieren kann? Das müsste ein ausführlicher Test klären. Technisch wie optisch fällt er eher durch Bodenständigkeit auf. Neben Halogenlicht, Seitenständer und Gepäckträger, gibt es vorne eine Scheiben- und hinten eine Trommelbremse.

SYM Symphony ST 50/125



2039/ 2249 Euro*

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 4T
Leistung	2,6 kW (3,5 PS) bei 7500/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	117/150 kg

Die Symphony des Rollerlebens steht bei SYM auf großen 16-Zoll-Rädern. Die kantige Karosse mit dem im Lenker befindlichen Frontscheinwerfer sieht nett und zeitlos aus. Seit dem letzten Modelljahr gibt es ein neues Cockpit und größeres Helmfach, in das nun wie beim Honda SH ein Integralhelm passt.

SYM Joyride 125 Evo



3099 Euro*

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q,125 cm³, 4T
Leistung	9,3 kW (12,6 PS) bei 8500/min
Höchstgeschwindigkeit	106 km/h
Leergewicht/Zuladung	155/160 kg

Der Joyride lockt mit einem großen Analog-/Digital-Cockpit, hohem Windschild, Seiten- und Hauptständer und einer sehr bequemen Sitzposition. Da er schon etwas länger im Programm ist, wurde auf der EICMA 2015 der Nachfolger Joyride S vorgestellt. Ob und wann dieser zu uns kommt, ist noch unklar.

SYM Fiddle III 50/125/200



NEU

1799/1949/ 2599 Euro*

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 4T
Leistung	2,6 kW (3,5 PS) bei 7500/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	107/150 kg

Nachdem im letzten Jahr der Fiddle II abgelöst wurde, und der Fiddle III mit 125er-Verstärkung an den Start ging, gibt es jetzt auch eine 200er-Variante. Diese besitzt im Unterschied zu den anderen beiden auch hinten eine Scheibenbremse. Der Motor leistet zwölf PS. ABS sucht man leider vergebens.

SYM GTS 125i/Sport/300i ABS



4299/4349/ 5249 Euro*

ABS

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 125 cm³, 4T
Leistung	11 kW (15 PS) bei 8750/min
Höchstgeschwindigkeit	110 km/h
Leergewicht/Zuladung	169/177 kg

Wieder eine Mischung aus Sofa-Roller und sportivem Äußeren. Ganz klar also ein Tourensportroller, der mit Premiumanspruch antritt. Die breite, mit roten Ziernähten versehene Sitzbank lädt zum Verweilen ein, der kurze Windschild zur Kurvenhatz. Die Verzögerung des GTS überwacht ein ABS.

SYM Citycom S 300i ABS



4249 Euro*

ABS

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 278 cm³, 4T
Leistung	21 kW (29 PS) bei 8000/min
Höchstgeschwindigkeit	134 km/h
Leergewicht/Zuladung	182/170 kg

Der fahrstabile Großradler Citycom mit dem markanten lenkerfesten Windschild hat denselben Motor verpasst bekommen wie der GTS 300. Mit Analoginstrumenten, einer Integralbremse inklusive ABS und der kantigen Karosse bietet er nicht nur was für´s Auge. Der günstige Preis lässt aufhorchen.

Alle Preise ohne Nebenkosten, * = inkl. Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte ab Seite 192

SYM Maxsym 400i/600i ABS



ABS

6149/ 7359 Euro*

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 565 cm³, 4T
Leistung	34 kW (46 PS) bei 7000/min
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
Leergewicht/Zuladung	238/170 kg

Mit dem Maxsym hat der taiwanesische Hersteller einen Burgman-Konkurrenten im Programm, der die Sache ernsthaft angeht: Hervorragender Wetterschutz, gleichsam stabiles und handliches Fahrwerk, zahlreiche verschließbare Staufächer, ordentliche Motorisierungen. Da passt alles gut zusammen.

Tauris Fuego 50/Sport 2T



1199/ 1299 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 2T
Leistung	2,5 kW (3,4 PS) bei 7000/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht	88 kg

Der Bildungsbürger wird beim Markennamen Tauris zunächst an Goethes Iphigenie und damit an die Krim denken. Der Spanisch-Profi wiederum weiß, dass Fuego übersetzt Feuer heißt. Der Zeitungsleser kombiniert nun beides und wundert sich, wie man derzeit einen China-Fuffie Krimfeuer nennen kann?

www.taurismoto.de

Tauris Strada 50 2T



1599 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 2T
Leistung	2,5 kW (3,4 PS) bei 7000/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht	98 kg

Der Strada wurde – so legt es zumindest der Name nahe – ganz klar für die Straße konzipiert. Mit munterem Zweitakter, Sportauspuff und 130er 13-Zoll-Schlappen zeigt er echten Sportsgeist. Highlights setzen die um den Halogenscheinwerfer drappierten LED-Tagfahrlichter und die Scheibenbremsen.

Tauris Capri 50 2T/125



1549/ 1599 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 2T
Leistung	3,2 kW (4,3 PS) bei 7000/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht	107

Der Capri macht ziemlich viel richtig: Nettes Aussehen, umfangreiche Analoginstrumente, prima verzögernde Scheibenbremsen an beiden Rädern – da kann man schon mal schwach werden. Zumal der 125er im Vergleich günstig und leicht ist. Großgewachsene passen allerdings nicht auf den Capri.

Tauris Cubana 50 2T/125



1549/ 1699 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 125 cm³, 4T
Leistung	8,2 kW (11,1 PS) bei 7400/min
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Leergewicht	107 kg

Mit dem Cubana cruist es sich nicht nur an der Copacabana lässig am Strand entlang. Auch auf dem ostfriesischen Deich macht der Tauris-Scooter einen schlanken Fuß. Wahlweise knattert man als Fuffie-Zweitakter oder 125er-Viertakter umher. Löblich: Beide haben hinten wie vorne Scheibenbremsen.

Tauris Freccia 50 2T/4T/125



1399/ 1399/ 1599 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 125 cm³, 4T
Leistung	8,2 kW (11,1 PS) bei 7500/min
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Leergewicht	105 kg

Ein Roller mit anständigem Retro-Design, breitem Durchstieg und serienmäßigem Topcase, dazu ein robuster Achtelliter-Motor bei einem insgesamt konkurrenzfähigen Gewicht – der Freccia hat durchaus das Zeug viele Interessenten zu begeistern. Allerdings besteht die Verkleidung aus Plastik. Na und?

Tauris Piccadilly 50 4T/125



1299/ 1349 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 125 cm³, 4T
Leistung	8,2 kW (11,1 PS) bei 7500/min
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Leergewicht	88 kg

Was für eine reizende Lackierung – und was für ein Zyklopen-Scheinwerfer. Mein lieber Scholli, der Piccadilly macht optisch mächtig Rambazamba. Da kann man bei dem Preis schon mal schwach werden. Hinten verzögert dafür aber nur eine Trommel. Sowohl der 50er als auch der 125er sind Viertakter.

Tauris Avenida II 125



1799 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 125 cm³, 4T
Leistung	8,2 kW (11,1 PS) bei 7000/min
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Leergewicht	125 kg

Schon wieder ein Honda SH 125-Doppelgänger? Ja, auch der Avenida schlägt in die Kerbe des Multi-Funktionalisten. Und das zu einem günstigen Preis. Dafür nimmt man die Minderleistung gegenüber dem Original in Kauf und kann auch in Sachen Ausstattung nur neidisch gucken. ABS gibt es nicht.

Tauris Broadway 125



2099 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 125 cm³, 4T
Leistung	8,2 kW (11,1 PS) bei 7500/min
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Leergewicht	150 kg

Man kann darüber streiten, ob man sofort an Manhattans älteste Haupt- und Geschäftsstraße denkt, wenn man den Broadway 125 um die Ecke biegen sieht. Außer Frage steht jedoch, dass er für einen gut ausgestatteten Sofaroller mit immerhin 11 Pferdchen einen ziemlich konkurrenzfähigen Preis bietet.

TGB Bull&t Tech Edition/RR



1799/1999 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 2T
Leistung	3,5 kW (4,8 PS) bei 7000/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	95/165 kg

Hersteller TGB kommt nicht aus China, sondern Taiwan. Und dort legt man bekanntermaßen viel Wert auf ein sauberes Finish. Der Bull&t macht da keine Ausnahme. Mit kräftigem Zweitakt-Motor, geringem Gewicht, zwei Scheibenbremsen und 13-Zoll-Rädern eine sportliche und feine Offerte im Fuffie-Markt.

TGB Bellavita 125/300 EFI



2999/3699 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 300 cm³, 4T
Leistung	17,5 kW (23,8 PS) bei 7500/min
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Leergewicht/Zuladung	162/165 kg

Das Leben kann schön sein. Und noch viel schöner werden, wenn man mit dem Bellavita durch die Weinberge dieser Welt rauscht. Die Ähnlichkeiten zur Vespa GTS sind zwar da, doch im Detail überzeugt der Retro-Scooter selbst den Skeptiker. Damit hält er die Konkurrenz ordentlich auf Trab. Fein!

www.tgb-motor.de

Vespa Primavera 50 2T/4T/125



Preis 2015: 3183/3183/4318 Euro

ABS optional

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 124 cm³, 4T
Leistung	7,9 kW (10,7 PS) bei 7700/min
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Leergewicht/Zuladung	128/180 kg

Die Anschaffung der Einstiegs-Vespa Primavera bleibt immer noch erste Wahl für stilechtes Eisdielen-Posing. Das Original kann dieses Jahr wie auch die GTS Supersport und die PX in der gezeigten Jubiläums-Lackierung nebst Heckgepäckträger geordert werden. Die 125er hat auf Wunsch auch ABS.

www.vespa.de

Vespa Sprint 50 2T/4T/125/ABS



Preis 2015: 3183/3183/4118/4518 Euro

ABS optional

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 2T
Leistung	3,2 kW (4,4 PS) bei 7500/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	116/179 kg

Die Sprint steht der klassischen Primavera als dessen sportlicher Ableger in nichts nach. Der Frontscheinwerfer lugt im Gegensatz zur Schwester aus einem eckigen Gehäuse hervor und steht auf 12- anstatt 11-Zoll-Rädchen. Die Sprint verzögert nur bei der 125er gegen Aufpreis mit ABS-Unterstützung.

Vespa 946 Emporio Armani



Preis 2015: 9000 Euro*

ABS

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 124 cm³, 4T
Leistung	8,5 kW (11,6 PS) bei 8250/min
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Leergewicht/Zuladung	153/187 kg

Wer beim Anblick der 946 Emporio Armani nicht genau weiß, wie er seinen Speichelfluss stoppen soll, schaut erst ins Portemonnaie und dann auf den Anschaffungspreis. Dass man dafür einiges geboten bekommt: Ehrensache! Allein die sauber vernähten Lenkergriffe aus feinstem Leder machen neidisch.

Vespa PX 125/150



Preis 2015: 3718/3918 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 150 cm³, 2T
Leistung	5,8 kW (7,9 PS) bei 6000/min
Höchstgeschwindigkeit	88 km/h
Leergewicht/Zuladung	120/180 kg

Wer bei Schwiegerpapa eine PX aus den 80er-Jahren in der Garage gefunden hat, muss keinesfalls zum aktuellen Jahrgang greifen. Sie sieht aus wie früher und fährt auch so. Mittlerweile immerhin mit Euro 3-Zulassung. Dass wie einst vier Gänge per Hand geschaltet werden wollen, gehört zum Vespa-Kult.

Vespa GTS Super Sport 125/300 i.e.



Preis 2015: 5018/5801 Euro

ABS

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 278 cm³, 4T
Leistung	15,8 kW (21,5 PS) bei 7500/min
Höchstgeschwindigkeit	121 km/h
Leergewicht/Zuladung	158/182 kg

Die GTS Super Sport spurtet dank der kräftigen Triebwerke energisch vorwärts. Wer die Tour auch stadtauswärts nicht zur Bummelfahrt verkommen lassen will, greift besser gleich zum 300er-Triebwerk. Am hohen Preis ändert leider auch die schöne Jubiläums-Lackierung nichts. ABS ist nun obligatorisch.

Vespa GTS Touring 300 i.e.



ABS

Preis 2015: 5801 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 278 cm³, 4T
Leistung	15,8 kW (21,5 PS) bei 7500/min
Höchstgeschwindigkeit	118 km/h
Leergewicht/Zuladung	158/182 kg

Man nehme etwas gedecktere Farben, pappe an Heck und Bug feine Gepäckträger an, verbaue schließlich noch einen schützenden Windschild und, schwupps, wird aus der Super Sport die GTS Touring 300. Das alltagstauglichere Gefährt tritt 2016 wie die Schwester serienmäßig mit ABS und ASR an.

Yamaha Aerox R/Naked/4T



2695/2795/2795 Euro

Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 2T
Leistung	2,4 kW (3,3 PS) bei 6750/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	97/183 kg

Wem kompromisslose Sportlichkeit genauso wichtig ist wie Haltbarkeit und verlässliche Ersatzteilversorgung, greift zu Yamahas Evergreen. Den Aerox gibt es bereits seit über 20 Jahren. Mittlerweile kann man ihn auch als 4-Takt-Fuffie oder puristische Naked-Variante erstehen. Qualität hat ihren Preis.

www.yamaha-motor.de

Alle Preise ohne Nebenkosten, * = inkl. Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte ab Seite 192

Yamaha JogR

2195 Euro



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 2T
Leistung	2 kW (2,7 PS) bei 7000/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	81/169 kg

Das rekordverdächtige Fliegengewicht sucht sich zwischen dem sportlichen Aerox und dem schnuckeligen Neo´s seine Nische. Der JogR versorgt dabei aber nur Kleingewachsene mit ausreichendem Platzangebot und rangiert zudem leistungstechnisch eher am unteren Rand der Fuffie-Klasse.

Yamaha Neo's/4

2095/2495 Euro



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 49 cm³, 4T
Leistung	2,3 kW (3,1 PS) bei 7000/min
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Leergewicht/Zuladung	95/163 kg

Yamahas Glubschaugen-Roller will man am liebsten sacht über den Scheinwerfer streicheln und sagen: „Alles ist gut, Kleiner!" Der Neo´s gefällt nämlich mit solider Technik und freundlichen Umgangsformen, die er als Zwei- und Viertakter hat. Den sparsam ausgerüsteten Neo´s Easy gibt es 2016 nicht mehr.

Yamaha D'light

2295 Euro



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 114 cm³, 4T
Leistung	5,3 kW (7,3 PS) bei 7000/min
Höchstgeschwindigkeit	83 km/h
Leergewicht/Zuladung	98/157 kg

Trotz 114 Kubikzentimeter Hubraum darf man von dem hübsch anzuschauenden D´light nur zurückhaltenden Vortrieb erwarten. Der Zweiventiler reicht im Stadtverkehr für unauffälliges Mitschwimmen, aber eben nicht mehr. Dafür knapst er im Gegenzug mit Treibstoff und verbraucht um die 2 Liter. Prima!

Yamaha NMAX

2895 Euro

NEU ABS



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 125 cm³, 4T
Leistung	9 kW (12,2 PS) bei 7500/min
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Leergewicht/Zuladung	127/168 kg

Der neue Technologieträger im Achtelliter-Segment besitzt die erste variable Ventilsteuerung im Rollerbereich. Yamaha selbst sieht den NMAX als Einsteiger-Modell im City-Roller-Segment. Wir finden: Mit serienmäßigem ABS, einem großen Helmfach und den 13-Zöllern taugt der Scooter für deutlich mehr.

Yamaha Tricity

ABS optional

3595 Euro



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 125 cm³, 4T
Leistung	8,1 kW (11 PS) bei 9000/min
Höchstgeschwindigkeit	k. A.
Leergewicht/Zuladung	152/169 kg

Mit dem Tricity hat auch Yamaha einen Dreiradler im Programm, der aufgrund der schmalen Spurbreite aber nicht wie seine Artgenossen mit einem Autoführerschein bewegt werden darf. Dank seines geringen Gewichts überzeugt er mit toller Handlichkeit und einem attraktiven Preis. ABS auf Wunsch.

Yamaha Xenter 125

3350 Euro



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 125 cm³, 4T
Leistung	9,2 kW (12,5 PS) bei 7500/min
Höchstgeschwindigkeit	99 km/h
Leergewicht/Zuladung	142/179 kg

Als mittlerweile einzigen Großradler hat Yamaha den Kulleraugen-Xenter im Programm. Die moderne Konstruktion mit liegendem Zentral-Federbein bringt Fahrkomfort, verhindert aber ein taugliches Helmfach. Trotz des Verzichts auf ABS ist der Xenter fit für die Zukunft – der Kombibremse sei Dank.

Yamaha X-MAX 125/250

ab 4295/ ab 4495 Euro

ABS optional



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 249 cm³, 4T
Leistung	15 kW (20,4 PS) bei 7500/min
Höchstgeschwindigkeit	125 km/h
Leergewicht/Zuladung	178/197 kg

Der kleine X-MAX macht zwar auf Kumpel mit Ecken und Kanten, sein Konzept ist dennoch eine runde Sache. Die großzügigen Platzverhältnisse sind nicht durch opulente Abmessungen erreicht worden, sondern durch clevere Konstruktion. Davon profitieren auch die Fahreigenschaften. ABS optional.

Yamaha X-MAX 400 ABS

6495 Euro

ABS



Motorbauart, Hubraum, Takte	1q, 395 cm³, 4T
Leistung	23,2 kW (31,5 PS) bei 7500/min
Höchstgeschwindigkeit	135 km/h
Leergewicht	211 kg

Der große X-MAX ist genau genommen der kleine Bruder des TMAX – und macht seinem Vorreiter alle Ehre. Mit über 30 PS und einem wohl austarierten Fahrwerk flitzt der toll verarbeitete Wirbelwind den meisten Kontrahenten davon. Falls es mal brenzlig wird, stellt ein ABS die prompte Verzögerung sicher.

Yamaha TMAX/LUX/IRON ABS

ABS

11 195/11 595/ 11 595 Euro



Motorbauart, Hubraum, Takte	R2q, 530 cm³, 4T
Leistung	34,2 kW (46,5 PS) bei 6750/min
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
Leergewicht/Zuladung	221/194 kg

Wer einmal auf dem TMAX saß, diesen quirligen und angriffslustigen Zweizylinder gespürt und das straffe Fahrwerk erlebt hat, weiß die vielfältigen Qualitäten des Bestsellers zu schätzen. Letztes Jahr gab es LED-Scheinwerfer und eine neue Upside-Down-Gabel, dieses Jahr kommen zwei Sondermodelle.

ROLLER IN DEUTSCHLAND Daten und Preise

Marke/Modell	Motor, Kraftübertragung												Fahrwerk							Maße, Gewichte					Ausstattung								Preis
	Motorkonfiguration [1]	Kühlung	Bohrung/Hub [mm]	Hubraum [cm^3]	2-/4-Takt	Gassteuerung/Ventile [2]	Leistung [kW (PS)]	Nenndrehzahl [1/min]	Drehmoment [Nm]	bei Drehzahl [1/min]	Gemischbildung [3]	Starter [4]	Federung vorne/hinten [5]	Federweg vorn/hinten [mm]	Radstand [mm]	Bremsen vorn/hinten [6]	ABS [7]	Reifen vorn	Reifen hinten	Sitzhöhe [mm]	Leergewicht vollgetankt [kg]	Zuladung [kg]	Tankinhalt/davon Reserve [l]	Höchstgeschwindigkeit [km/h]	Fernlicht	Gepäckträger	Helmfach	Seitenständer	Staufach	Tageskilometerzähler	Tankuhr	Zeituhr	Preis inkl. 19 % MwSt. ohne Nebenkosten [Euro]
APRILIA																																	**APRILIA**
SR 50 R	1q	W	40/39,3	49	2	M	2,7 (3,7)	6500	4,1	6250	V	E/K	T/1F	90/70	1290	S/S	–	130/60-13	130/60-13	820	108	180	6,5/k. A.	45	●		●		●	●	●	●	Preis 2015: 2633
SR 50 Street	1q	W	40/39,3	49	2	M	2,7 (3,7)	6500	4,1	6250	V	E/K	T/1F	90/72	1250	S/S	–	130/60-13	130/60-13	815	106	180	8/2	45	●		●		●		●		Preis 2015: 2233
SR 50 Motard	1q	L	40/39,3	49	2	M.	3 (4,1)	6500	4,6	6000	V	E/K	T/1F	k. A.	k. A.	S/T	–	120/70-14	120/70-14	775	106	184	7/k. A.	45	●		●			●	●	●	Preis 2015: 1833
SR 125 Motard	1q	L	57/48,6	124	4	ohc/2	6,8 (9,3)	8500	8,2	7500	V	E/K	T/1F	k. A.	k. A.	S/T	–	120/70-14	120/70-14	775	122	180	7/k. A.	94	●		●			●	●	●	Preis 2015: 2418
SR Max 125 i. e.	1q	W	57/48,6	124	4	ohc/4	11 (15)	9250	12	8000	EM	E	T/2F	k. A.	1515	S/S	–	120/70-15	140/60-14	815	183	187	15/k. A.	107	●		●	●	●	●	●	●	Preis 2015: 3818
SR Max 300 i. e.	1q	W	75/63	278	4	ohc/4	16,1 (22)	7250	23	6000	EM	E	T/2F	k. A.	1515	S/S	–	120/70-15	140/16-14	780	188	182	15/k. A.	125	●		●	●	●	●	●	●	Preis 2015: 4418
SRV 850 i.E. ABS/ATC	V2q	W	88/69	839	4	ohc/4	56 (76)	7750	75	6000	EM	E	T/1F	k. A.	1593	2S/S	●	120/70-16	160/60-15	780	276	184	18,8/k. A.	194	●		●	●	●	●	●	●	Preis 2015: 11 269
A.T.U.																																	**A.T.U.**
Iron GE 50	1q	L	40/39,2	49	2	M	2,5 (3,4)	7000	4,5	5500	V	E/K	T/1F	k. A.	1275	S/T	–	120/70-12	130/70-12	780	92	168	5/k. A.	45	●	●		●	●		●	●	1099
Speed 50	1q	L	40/39,2	49	2	M	2 (2,7)	6500	3,2	4000	V	E/K	T/1F	k. A.	1280	S/T	–	120/70-12	130/70-12	780	92	158	5/k. A.	45	●	●		●	●		●	●	1199
Vertigo	1q	L	40/39,2	49	2	M	2,5 (3,4)	7000	3,8	6000	V	E/K	S/1F	k. A.	1330	S/T	–	90/90-12	3.50-10	770	101	149	5/k. A.	45	●	●		●	●		●		1099
Speed 125	1q	L	k. A	124	4	ohc/2	7,2 (9,8)	8000	9,5	6500	V	E/K	T/1F	k. A.	1280	S/T	–	120/70-12	130/70-12	810	108	152	5/k. A.	90	●	●		●	●		●	●	1499
BEELINE																																	**BEELINE**
Memory Classic	1q	L	40/39,2	49	2	M	1,6 (2,2)	6500	3,2	3500	V	E/K	T/1F	75/45	1285	S/S	–	120/70-12	130/70-12	800	92	150	6,8/k. A.	45	●		●		●		●		1699
Memory 50	1q	L	40/39,2	49	2	M	1,6 (2,2)	6500	3,2	3500	V	E/K	T/1F	75/45	1285	S/S	–	120/70-12	130/70-12	800	92	150	6,8/k. A.	45	●		●		●		●		1599
Pista AC 50	1q	L	40/39,2	49	2	M	2,8 (3,8)	6500	4,2	6500	V	E/K	T/1F	75/45	1320	S/T	–	120/60-13	130/60-13	780	95	150	6,3/k. A.	45	●		●			●	●	●	1599
Pista LC 50	1q	W	40/39,2	49	2	M	2,3 (3,1)	6000	3,7	6000	V	E/K	T/1F	75/45	1320	S/S	–	120/60-13	130/60-13	780	99	150	6,3/k. A.	45	●		●			●	●	●	1699
Tapo 50	1q	L	40/39,2	49	2	M	2,9 (3,9)	6500	4,5	6000	V	E/K	T/1F	75/50	1220	S/T	–	120/70-12	120/70-12	760	83	150	5,5/k. A.	45	●		●		●		●		1199
Tapo RS 50	1q	L	40/39,2	49	2	M	2,9 (3,9)	6500	4,5	6000	V	E/K	T/1F	75/50	1220	S/T	–	120/70-12	120/70-12	760	83	150	5,5/k. A.	45	●		●		●		●		1299
BMW																																	**BMW**
C 650 Sport	R2q	W	79/66	647	4	dohc/4	44 (60)	7500	63	6000	EM	E	UD/1F	115/115	1591	2S/S	●	120/70 R 15	160/60 R 15	800	249	196	15,5/k. A.	180	●		●	●	●	●	●	●	11 350
C 650 GT	R2q	W	79/66	647	4	dohc/4	44 (60)	7500	63	6000	EM	E	UD/1F	115/115	1591	2S/S	●	120/70 R 15	160/60 R 15	805	261	184	15,5/k. A.	180	●		●	●	●	●	●	●	11 650
DAELIM																																	**DAELIM**
S3 125 Fi	1q	W	56,5/49,5	124	4	dohc/4	10,3 (14)	9250	11,5	8000	EM	E	T/2F	80/68	1500	S/S	–	120/70-14	140/60-13	762	159	173	11,5/k. A.	103	●		●	●	●	●	●	●	3299
Otello 125 Fi	1q	L	56/50,7	125	4	ohc/4	8 (11,6)	8700	10,4	7100	EM	E	T/1F	77/66	1350	S/S	–	120/70-13	130/60-13	765	127	192	9,5/k. A.	103	●	●	●	●	●		●	●	2299
Otello Edition 125 Fi	1q	L	56/50,7	125	4	ohc/4	8 (11,6)	8700	10,4	7100	EM	E	T/1F	77/66	1350	S/S	–	120/70-13	130/60-13	765	127	192	9,5/k. A.	103	●	●	●	●	●		●	●	2399
YC 125 Aroma	1q	L	52,4/57,8	125	4	ohc/2	6,2 (8,4)	7600	8,9	5400	EM	E	T/1F	78/47	1280	S/T	–	110/70-12	3.5-10	745	110	155	5,9/k. A.	87	●		●		●				1699
QL 125 Steezer	1q	W	56/50,7	125	4	dohc/4	9,2 (12,5)	8000	11,82	8000	EM	E	T/2F	80/68	1382	S/S	–	120/70-14	140/60-14	760	151	165	9,5/k. A.	105	●		●	●	●	●	●	●	2999
S 300 Fi	1q	W	73/59	247	4	dohc/4	18 (25)	8700	21,3	6000	EM	E	T/2F	80/68	1500	S/S	–	120/70-14	140/60-13	762	167	150	12,7/k. A.	135	●		●	●	●	●	●	●	3799
DERBI																																	**DERBI**
Boulevard 50 2T	1q	L	40/39,3	49	2	M	3,2 (4,4)	6750	4,6	6000	V	E	T/1F	76/72,5	k. A.	S/T	–	120/70-12	120/70-12	780	106	189	8/k. A.	45			●	●	●				Preis 2015: 1833
Variant Sport 50 2T	1q	L	40/39,3	49	2	M	3 (4,1)	6500	4,4	6500	V	E/K	T/1F	85/84	1358	S/T	–	120/70-14	120/70-14	775	106	184	7/1,5	45	●		●		●		●		Preis 2015: 1833

GILERA																																	**GILERA**
Runner SP 50	1q	W	40/39,3	49	2	M	3,3 (4,5)	7250	4,7	6000	V	E/K	T/1F	k. A.	1270	S/S	–	120/70-14	140/60-13	830	108	187	7/k. A.	45	•		•			•	•	•	Preis 2015: 2733
Runner ST 125	1q	W	57/48,6	124	4	ohc/4	11 (15)	9750	12	8000	EM	E	T/1F	k. A.	k. A.	S/S	–	120/70-14	140/60-13	820	145	175	7/k. A.	108	•		•			•	•	•	Preis 2015: 3818
Fuoco 500 i.e. LT	1q	W	94/71	493	4	ohc/4	29,5 (40)	7250	46,5	5250	EM	E	S/2F	85/110	1550	2S/S	–	120/70-12	140/70-14	785	262	183	12/1,8	142	•	•	•		•	•	•	•	Preis 2015: 8769
HONDA																																	**HONDA**
NSC 50 R	1q	L	37,8/44	49	4	ohc/2	2,5 (3,4)	7000	3,5	6750	EM	E	T/1F	81/74	1255	S/T	–	80/90-14	90/90-14	760	105	165	5,5/k. A.	45	•		•		•		•	•	2195
Vision 50	1q	L	37,8/44	49	4	ohc/2	2,5 (3,4)	7000	3,5	6750	EM	E	T/1F	81/74	1285	S/T	–	80/90-16	90/90-14	785	100	164	5,5/k. A.	45	•		•		•	•	•		1995
Vision 110	1q	L	50/55	108	4	ohc/2	6,2 (8,4)	8000	8,7	6500	EM	E	T/1F	81/74	1285	S/T	–	80/90-16	90/90-14	778	102	166	5,5/k. A.	88	•	•	•	•	•	•	•		2195
Forza 125	1q	W	52,4/57,9	125	4	ohc/4	10,5 (14,3)	8750	12	8250	EM	E	T/2F	k. A.	1490	S/S	•	120/70-15	140/70-14	780	161	180	11,5/k. A.	108	•		•	•	•	•	•	•	4705
PCX	1q	W	52,4/57,9	125	4	ohc/2	8,6 (11,7)	8500	12	6000	EM	E	T/2F	100/75	1315	S/T	–	90/90-14	100/90-14	761	128	181	5,9/k. A.	96	•		•	•	•	•	•	•	2890
SH 125i	1q	W	52,4/57,9	125	4	ohc/2	8,7 (11,8)	8500	11	6500	EM	E	T/1F	89/83	1340	S/S	•	100/80-16	120/80-16	799	135	180	7,5/k. A.	97	•	•	•	•	•	•	•	•	3540
SH 150i	1q	W	58/57,9	153	4	ohc/2	11 (15)	8250	14	6500	EM	E	T/1F	k. A.	1340	S/S	•	100/80-16	120/80-16	799	135	180	7,5/k. A.	103	•	•	•	•	•	•	•	•	3690
Forza 300	1q	W	72/68,5	279	4	ohc/4	19 (26)	7500	26,5	6000	EM	E	T/2F	95/98	1545	S/S	•	120/70-14	140/70-13	716	192	177	11,6/k. A.	125	•		•	•	•	•	•	•	5390
SH 300i	1q	W	72/68,5	279	4	ohc/4	19 (26)	7500	25,5	5000	EM	E	T/2F	k. A.	1440	S/S	•	110/70-16	130/70-16	805	169	180	9,1/k. A.	128	•	•	•	•	•	•	•	•	5590
Integra	R2q	W	77/80	745	4	ohc/4	40 (55)	6250	68	4750	EM	E	T/1F	120/120	1525	S/S	•	120/70-17	160/60-17	790	237	196	14,1/k. A.	160	•	•	•	•	•	•	•	•	8540
NM4 Vultus	R2q	W	77/80	745	4	ohc/4	40 (55)	6250	68	4750	EM	E	T/1F	125/100	1645	S/S	•	120/70-18	200/50-17	650	245	180	11,6/k. A.	168	•			•	•	•	•	•	11 755
JUNAK																																	**JUNAK**
103	1q	L	k. A.	49	2	M	2,9 (3,9)	k. A.	k. A.	k. A.	V	E/K	T/1F	k. A.	k. A.	S/T	–	3,50-10	3,50-10	780	83	150	5,5/k. A.	45	•	•	•		•		•		1099
104	1q	L	k. A.	49	2	M	2,9 (3,9)	k. A.	k. A.	k. A.	V	E/K	T/1F	k. A.	k. A.	S/T	–	3,50-10	3,50-10	780	83	150	5,5/k. A.	45	•	•	•		•		•		1199
106-2	1q	L	k. A.	49	2	M	2,9 (3,9)	k. A.	k. A.	k. A.	V	E/K	T/1F	k. A.	k. A.	S/T	–	3,50-10	3,50-10	780	83	150	5,5/k. A.	45	•	•	•		•		•		1299
106-4	1q	L	k. A.	49	4	ohc/2	2,2 (3,0)	k. A.	k. A.	k. A.	V	E/K	T/1F	k. A.	k. A.	S/T	–	3,50-10	3,50-10	780	85	150	5,5/k. A.	45	•	•	•		•		•		1299
107	1q	L	k. A.	49	2	M	2,9 (3,9)	k. A.	k. A.	k. A.	V	E/K	T/1F	k. A.	k. A.	S/T	–	120/70-12	120/70-12	785	85	150	5,5/k. A.	45	•	•	•		•		•		1399
305	1q	L	k. A.	49	2	M	2,9 (3,9)	k. A.	k. A.	k. A.	V	E/K	T/1F	k. A.	k. A.	S/T	–	120/70-12	130/70-12	785	92	150	6/k. A.	45	•	•	•				•	•	1499
606	1q	L	k. A.	49	2	M	3,1 (4,2)	k. A.	k. A.	k. A.	V	E/K	T/2F	k. A.	k. A.	S/T	–	130/60-13	120/70-12	k. A.	97	150	6/k. A.	45	•	•	•		•		•		1599
607-2	1q	L	k. A.	49	2	M	3,1 (4,2)	k. A.	k. A.	k. A.	V	E/K	T/2F	k. A.	k. A.	S/T	–	130/60-13	120/70-12	785	103	150	6/k. A.	45	•	•	•		•		•		1599
607-4	1q	L	k. A.	49	4	ohc/2	2,3 (3,1)	k. A.	k. A.	k. A.	V	E/K	T/2F	k. A.	k. A.	S/T	–	130/60-13	120/70-12	785	103	150	6/k. A.	45	•	•	•		•		•		1599
608	1q	L	k. A.	49	2	M	2,9 (3,9)	k. A.	k. A.	k. A.	V	E/K	T/2F	k. A.	k. A.	S/T	–	120/70-12	130/70-12	785	110	150	4,7/k. A.	45	•	•	•		•		•		1599
609-2	1q	L	k. A.	49	2	M	3,0 (4,1)	k. A.	k. A.	k. A.	V	E/K	T/2F	k. A.	k. A.	S/T	–	130/60-13	130/60-13	785	113	150	4,6/k. A.	45	•	•	•		•		•		1599
609-4	1q	L	k. A.	49	4	ohc/2	2,3 (3,1)	k. A.	k. A.	k. A.	V	E/K	T/2F	k. A.	k. A.	S/T	–	130/60-13	130/60-13	785	112	150	4,6/k. A.	45	•	•	•		•		•		1599
611	1q	L	k. A.	49	4	ohc/2	2,3 (3,1)	k. A.	k. A.	k. A.	V	E/K	T/2F	k. A.	k. A.	S/T	–	130/60-13	130/60-13	800	103	150	5,5/k. A.	45	•	•	•		•		•		1599
804	1q	L	k. A.	49	2	M	2,9 (3,9)	k. A.	k. A.	k. A.	V	E/K	T/1F	k. A.	k. A.	S/T	–	120/70-12	130/70-12	790	95	150	4,7/k. A.	45	•		•				•		1599
805	1q	L	k. A.	49	2	M	2,9 (3,9)	k. A.	k. A.	k. A.	V	E/K	T/1F	k. A.	1320	S/S	–	120/70-12	130/70-12	810	90	150	6/k. A.	45	•	•	•		•		•		1599
609-125	1q	L	k. A.	124	4	ohc/2	6,3 (8,5)	k. A.	k. A.	k. A.	V	E/K	T/2F	k. A.	k. A.	S/T	–	130/60-13	130/60-13	785	107	150	4,6/k. A.	45	•	•	•	•			•	•	1799
611-125	1q	L	k. A.	124	4	ohc/2	6,5 (8,8)	k. A.	k. A.	k. A.	V	E/K	T/2F	k. A.	k. A.	S/T	–	130/60-13	130/60-13	800	110	150	5,5/k. A.	85	•	•	•		•		•		1799
701-125	1q	L	k. A.	125	4	ohc/2	7 (9,5)	k. A.	k. A.	k. A.	V	E/K	T2/F	k. A.	k. A.	S/S	–	100/80-16	120/80-16	781	125	150	6,6/k. A.	95	•	•	•		•		•		1999
Jetmax 250	1q	W	72/61,2	249	4	ohc/2	14,7 (20)	7250	20,2	6750	EM	E	T/2F	k. A.	k. A.	2S/S	–	120/70-15	140/60-14	720	200	150	12,5/k. A.	105	•		•	•	•	•	•	•	3699

Motor [1] 1 = Einzylinder, R = Reihenmotor, V = V-Motor, l = Kurbelwelle längs, q = Kurbelwelle quer
L = luftgekühlt, W = wassergekühlt
[2] D = Drehschieber, M = Membrane, ohc = eine obenliegende Nockenwelle, dohc = zwei obenliegende Nockenwellen
[3] EM = Einspritzung, V = Vergaser
[4] E = E-Starter, K = Kickstarter

Fahrwerk [5] T = Telegabel, S = Schwinge, UD = Upside-down-Gabel, F = ein Federbein, 2F = zwei Federbeine

Bremsen [6] S = Scheibe, 2S = 2 Scheiben, T = Trommel

ABS [7] ● = serienmäßig, ○ = optional, – = nicht verfügbar

Ausstattung ● = serienmäßig
* = Preis inklusive Nebenkosten
k. A. = keine Angabe vom Hersteller/Importeur

ROLLER IN DEUTSCHLAND Daten und Preise

Marke/Modell	Motor, Kraftübertragung												Fahrwerk							Maße, Gewichte					Ausstattung								Preis
	Motorkonfiguration[1]	Kühlung	Bohrung/Hub [mm]	Hubraum [cm³]	2-/4-Takt	Gassteuerung/Ventile[2]	Leistung [kW (PS)]	Nenndrehzahl [1/min]	Drehmoment [Nm]	bei Drehzahl [1/min]	Gemischbildung[3]	Starter[4]	Federung vorne/hinten[5]	Federweg vorn/hinten [mm]	Radstand [mm]	Bremsen vorn/hinten[6]	ABS[7]	Reifen vorn	Reifen hinten	Sitzhöhe [mm]	Leergewicht vollgetankt [kg]	Zuladung [kg]	Tankinhalt/davon Reserve [l]	Höchstgeschwindigkeit [km/h]	Fernlicht	Gepäckträger	Helmfach	Seitenständer	Staufach	Tageskilometerzähler	Tankuhr	Zeituhr	Preis inkl. 19 % MwSt. ohne Nebenkosten [Euro]
KAWASAKI																																	**KAWASAKI**
J 125	1q	W	54/54,5	125	4	ohc/4	10,3 (14)	9000	11,5	7000	EM	E	T/2F	110/100	1555	S/S	●	120/80-14	150/70-13	775	182	163	13/k. A.	k. A.	●		●	●	●	●	●	●	4499
J 125 SE	1q	W	54/54,5	125	4	ohc/4	10,3 (14)	9000	11,5	7000	EM	E	T/2F	110/100	1555	S/S	●	120/80-14	150/70-13	775	182	163	13/k. A.	k. A.	●		●	●	●	●	●	●	4649
J 300	1q	W	72,7/72	299	4	ohc/4	21 (28)	7750	28,7	6250	EM	E	T/2F	110/100	1555	S/S	●	120/80-14	150/70-13	775	193	163	13/k. A.	130	●		●	●	●	●	●	●	5345
J 300 SE	1q	W	72,7/72	299	4	ohc/4	21 (28)	7750	28,7	6250	EM	E	T/2F	110/100	1555	S/S	●	120/80-14	150/70-13	775	193	163	13/k. A.	130	●		●	●	●	●	●	●	5495
KEEWAY																																	**KEEWAY**
RY6	1q	L	40/39,2	49	2	M	2,6 (3,6)	5500	4,6	5200	V	E/K	T/1F	85/40	1270	S/T	–	120/70-12	130/70-12	780	92	150	6/k. A.	45	●	●	●	●			●	●	1349
Cityblade 125	1q	L	k.A.	125	4	ohc/2	7 (9,5)	8150	9	6000	V	E	T/2F	85/85	1380	S/S	–	90/90-14	100/90-14	725	122	k. A.	8/k. A.	89	●		●	●	●	●	●	●	2299
Logik 125	1q	W	52,4/57,8	125	4	ohc/2	8,9 (12,1)	8250	12,5	6000	V	E	T/2F	85/40	1360	S/S	–	110/80-16	120/80-16	790	130	155	7,5/k. A.	98	●	●	●	●	●		●	●	2289
Zahara 125	1q	L	k.A.	125	4	ohc/2	6,3 (8,6)	8150	9	6000	V	E	T/2F	83/83	1295	S/S	–	90/90-12	3,5-10	690	110	k. A.	8/k. A.	90	●		●	●	●	●	●	●	1749
Silver Blade 125i	1q	W	52,4/57,8	125	4	ohc/2	8,9 (12,1)	8250	11	6000	EM	E	T/2F	90/90	1490	S/S	–	120/70-14	140/60-14	805	161	k. A.	11/k. A.	100	●		●	●	●	●	●	●	2969
Silverblade 250i	1q	W	69/66,8	250	4	ohc/2	16 (21)	7000	23	6000	EM	E	T/1F	90/90	1490	S/S	–	120/70-14	140/60-14	805	194	k. A.	10,7/k. A.	115	●		●		●	●	●		3649
KREIDLER																																	**KREIDLER**
Florett 2.1 RS	1q	L	40/39,6	49	2	M	2,7 (3,7)	6500	4,3	5500	V	E/K	T/1F	70/60	1324	S/T	–	120/70-12	120/70-12	820	89	150	6,3/k. A.	45	●	●	●	●			●		1634
Florett City	1q	L	39/41,5	49	4	ohc/2	2,2 (3)	8000	2,9	6500	V	E/K	T/1F	k. A.	1324	S/T	–	120/70-12	120/70-12	820	93	150	6,3/k. A.	45	●	●	●	●			●		1534
Flory Classic 50	1q	L	39/41,5	49	4	ohc/2	2,3 (3,1)	7500	3,1	6500	V	E/K	T/2F	70/60	1290	S/T	–	3.50-10	3.50-10	820	93	150	5,5/k. A.	45	●	●	●	●	●		●	●	1634
Galactica 3.0 RS	1q	L	40/39,6	49	2	M	3,0 (4,1)	6500	4,5	6000	V	E/K	T/1F	70/60	1350	S/S	–	120/60-13	130/60-13	795	97	153	5/k. A.	45	●		●				●		1834
Galactica 3.0 LC	1q	W	40/39,6	49	2	M	3,4 (4,6)	7750	4,7	6100	V	E/K	T/1F	88/92	1350	S/S	–	120/60-13	130/60-13	795	97	153	5/k. A.	45	●		●				●		1934
Flory Classic 125	1q	L	52,4/57,8	125	4	ohc/2	5,7 (7,8)	7500	k.A.	k.A.	V	E/K	T/2F	70/60	1290	S/T	–	3.50-10	3.50-10	810	98	150	5,5/k. A.	90	●	●	●	●	●		●	●	1709
Insignio 125	1q	W	k. A.	125	4	ohc/2	8,9 (12,1)	9000	k. A.	k. A.	EM	E	T/2F	k. A.	1490	S/S	–	120/70-14	140/60-14	790	172	155	10,7/k. A.	100	●		●	●	●	●	●	●	3109
Insignio 250	1q	W	k. A.	250	4	ohc/4	15,5 (21,1)	7000	k. A.	k. A.	EM	E	T/2F	k. A.	1490	S/S	–	120/70-14	140/60-14	790	194	150	10,7/k. A.	115	●		●	●	●	●	●	●	3709
KSR-MOTO																																	**KSR-MOTO**
Cracker 50 4T	1q	L	37,0/46,4	50	4	ohc/2	2,8 (3,8)	8250	3,7	6500	V	E/K	T/1F	k. A.	1275	S/T	–	120/70-12	130/70-12	k. A.	92	150	4,0/k.A.	45	●	●	●	●			●		1199
Epico 50 2T	1q	L	40,0/39,2	49	2	M	2,5 (3,4)	6250	3,8	6000	V	E/K	T/1F	k. A.	1210	S/T	–	100/60-12	100/60-12	760	84	150	4,0/k. A.	45	●	●	●	●			●		999
Onyx 50 4T	1q	L	37,0/46,4	50	4	ohc/2	2,7 (3,7)	8500	3,6	6000	V	E/K	T/1F	k. A.	1300	S/T	–	80/80-16	90/80-16	k. A.	102	150	5,5/k. A:	45	●	●	●	●			●		1499
Soho 125	1q	W	52,4/57,8	125	4	ohc/2	8,9 (12,1)	8250	12,5	6000	V	E	T/2F	86/58	1315	S/T	–	100/80-16	110/80-16	830	130	150	7,4/k. A.	90	●	●	●	●			●		1999
KYMCO																																	**KYMCO**
Agility Carry 50	1q	L	39/41,4	49	4	ohc/2	2,4 (3,3)	7500	3,2	7000	V	E/K	T/1F	85/82	1325	S/T	–	120/70-12	130/70-12	810	106	106	5/0,5	45	●	●	●	●	●		●		1699*
Agility City 50+/Chocolate	1q	L	39/41,4	49	2	M	2,5 (3,4)	7000	4	5500	V	E/K	T/1F	95/81	1340	S/T	–	100/80-16	120/80-14	810	114	150	7/0,5	45	●	●	●	●	●	●	●	●	1899*
Agility RS Naked 50	1q	L	39/41,4	49	2	M	2,8 (3,8)	6500	4,2	5500	V	E/K	T/1F	80/60	1335	S/T	–	120/70-12	130/70-12	800	101	150	6/0,5	45	●	●	●	●			●	●	1749*
DJ 50 S	1q	L	39/41,4	49	4	ohc/2	2,4 (3,3)	7500	3,2	7000	V	E/K	T/1F	90/82	1325	S/T	–	120/70-12	130/70-12	800	98	150	5,5/0,5	45	●	●	●	●			●	●	1399*
Grand Dink 50	1q	L	39/41,4	49	2	M	2,4 (3,3)	6500	3,9	5500	V	E/K	T/1F	95/90	1470	S/T	–	120/70-13	130/70-12	760	134	165	9,5/0,5	45	●	●	●	●	●	●	●	●	2899*
Like 50 2T	1q	L	39/41,4	49	2	M	2,8 (3,8)	6500	4,2	6000	V	E/K	T/1F	90/45	1315	S/T	–	120/70-12	130/70-12	765	106	150	6,5/0,5	45	●	●	●	●	●		●	●	1899*
Like 50 4T	1q	L	39/41,4	49	4	ohc/2	2,2 (3)	7000	3,2	6500	V	E/K	T/1F	60/95	1315	S/T	–	120/70-12	130/70-12	765	106	150	6,5/k. A.	45	●	●	●	●	●		●	●	1899*
NEWSento 50i	1q	L	38/44	50	4	ohc/3	2,7 (3,7)	7500	2,6	7000	EM	E	T/1F	60/70	1195	S/T	–	90/90-10	90/90-10	750	93	160	5/0,5	45	●	●	●	●	●	●	●	●	2129*

People 50 S Elegance	1q	L	39/41,4	49	4	ohc/2	3 (4,1)	7250	3,4	6750	V	E/K	T/1F	95/75	1360	S/T	–	100/80-16	120/80-16	795	113	160	7/0,5	45	●	●	●	●	●	●	●	●	2129*
Super 8 50	1q	L	39/41,4	49	2	M	2,5 (3,4)	6500	3,8	5500	V	E/K	T/1F	95/75	1345	S/T	–	120/70-14	120/80-14	780	112	150	6/0,5	45	●	●	●	●			●	●	1849*
Vitality 50	1q	L	39/41,4	49	2	M	2,9 (3,9)	7000	4,5	6000	V	E/K	T/1F	85/60	1350	S/T	–	120/70-12	130/70-12	800	97	154	5,3/0,5	45	●	●	●	●			●	●	1599*
Yager GT 50	1q	L	39/41,4	49	4	ohc/2	3,1 (4,2)	7500	4,2	7500	V	E/K	T/1F	80/67	1385	S/T	–	120/70-13	130/70-12	790	118	160	7/0,5	45	●	●	●	●		●	●	●	2399*
Agility City 125 +	1q	L	52,4/57,8	125	4	ohc/2	6,6 (9)	7500	9	6500	V	E/K	T/2F	95/81	1340	S/S	–	100/80-16	120/80-14	810	131	150	7/0,5	85	●	●	●	●	●	●	●	●	2199*
DJ 125 S	1q	L	52,4/57,8	125	4	ohc/2	6,9 (9,4)	7500	9,1	6500	V	E/K	T/1F	80/82	1320	S/T	–	120/70-12	130/70-12	820	112	150	6/0,5	90	●	●	●	●			●	●	1899*
Like 125	1q	L	52,4/57,8	125	4	ohc/2	7 (9,5)	8000	9,5	6500	V	E/K	T/2F	90/75	1325	S/S	–	120/70-12	130/70-12	765	121	150	6,5/0,5	85	●	●	●	●	●		●	●	2199*
New Downtown 125i ABS	1q	W	54/54,3	124	4	ohc/4	10,3 (14)	9000	11,5	7000	EM	E	T/2F	110/100	1553	S/S	●	120/80-14	150/70-13	790	176	165	12,5/0,5	110	●		●	●	●	●	●	●	4699*
People GT 125i	1q	W	54/54,5	125	4	ohc/4	10,9 (14,8)	9000	11,5	7000	EM	E	T/2F	110/100	1450	S/S	–	110/70-16	140/70-16	790	162	165	9/0,5	110	●	●		●	●	●	●	●	3499*
Super 8 125	1q	L	52,4/57,8	125	4	ohc/2	7 (9,5)	7500	9,5	6000	V	E/K	T/2F	95/75	1355	S/T	–	120/70-14	120/80-14	780	120	150	6/0,5	92	●	●	●	●			●	●	2199*
Yager GT 125	1q	W	52,4/57,8	125	4	ohc/2	8,7 (11,8)	9000	10,9	7000	V	E/K	T/2F	80/70	1399	S/S	–	120/70-13	140/70-12	760	153	165	11/0,5	108	●	●	●	●		●	●	●	2799*
Downtown 300i ABS	1q	W	72,7/72	299	4	ohc/4	22 (30)	7750	30,1	6250	EM	E	T/2F	95/95	1553	S/S	●	120/80-14	150/70-13	775	188	165	12,5/0,5	130	●	●	●	●	●	●	●	●	4699*
People GT 300i ABS	1q	W	72,7/72	299	4	ohc/4	21,3 (29)	7750	30,1	6250	EM	E	T/2F	110/100	1450	S/S	●	110/70-16	140/70-16	790	183	171	9/0,5	130	●	●		●	●	●	●	●	4899*
New Downtown 350i ABS	1q	W	75,3/72	321	4	ohc/4	22,1 (30,1)	7500	31,4	5750	EM	E	T/2F	95/95	1553	S/S	●	120/80-14	150/70-13	790	192	165	12,5/0,5	130	●	●	●	●	●	●	●	●	5599*
Xciting 400i ABS	1q	W	84/72,1	399	4	ohc/4	26 (36)	7500	37,7	6250	EM	E	T/2F	110/107	1570	2S/S	●	120/70-15	150/70-14	830	209	165	12,5/0,5	140	●			●	●	●	●	●	6299*
LML																																	**LML**
Star 125 Automatica	1q	L	57,0/49,0	125	4	ohc/2	6,8 (9,2)	8000	8,7	8000	V	E/K	S/1F	k. A.	1235	S/T	–	3.50-10	3.50-10	820	112	k. A.	7/k. A.	83	●				●		●		2899
Star Deluxe 125	1q	L	52,4/57,8	125	4	ohc/2	6 (8,2)	6500	9,2	5500	V	E/K	S/1F	k. A.	1235	S/T	–	3.50-10	3.50-10	820	121	149	5,5/k. A.	83	●			●	●		●		2699
Star Lite 125 Automatica	1q	L	57,0/49,0	125	4	ohc/2	6,8 (9,2)	8000	8,7	6500	V	E/K	S/1F	k. A.	1230	S/T	–	3.50-10	3.50-10	820	103	k. A.	5,2/k. A.	90	●				●		●		2499
Star Deluxe 200	1q	L	65,5/59,3	200	4	ohc/2	8,6 (11,7)	6250	14,5	4250	V	E/K	S/1F	90/90	1245	S/T	–	3.50-10	3.50-10	820	122	148	5,5/k. A.	94	●				●		●		2999
LUXXON																																	**LUXXON**
Classici 50	1q	L	k. A.	49	4	M	2,2 (3)	k. A.	k. A.	k. A.	V	E/K	T/1F	82/44	1245	S/T	–	3,5-10	3,5-10	780	88	150	5/k. A.	45	●	●	●	●	●	●	●		1349
Corona 50	1q	L	k. A.	49	2	M	2,9 (3,6)	6000	k. A.	5380	V	E/K	T/1F	85/45	1275	S/T	–	120/70-12	130/70-12	790	85	150	5,2/k. A.	45	●	●	●	●	●	●	●		1399
Exceptio 50	1q	L	k. A.	49	4	M	2,2 (3)	k. A.	k. A.	k. A.	V	E/K	T/1F	85/48	1265	S/T	–	120/70-14	120/70-14	800	94	150	5/k. A.	45	●	●	●	●	●	●	●		1149
Jackfire 50	1q	L	k. A.	49	2	M	2,9 (3,6)	6000	k. A.	5380	V	E/K	T/1F	85/45	1275	S/T	–	120/70-12	130/70-12	790	85	150	5,2/k. A.	45	●	●	●	●	●	●	●		1399
Starfighter 50	1q	W	k. A.	49	2	M	2,1 (2,9)	6150	k. A.	5380	V	E/K	T/1F	85/49	1288	S/S	–	120/70-12	130/70-12	800	85	150	5/k. A.	45	●	●	●	●	●	●	●		1499
Uno 50	1q	L	k. A.	49	2	M	2,9 (3,6)	6000	k. A.	5380	V	E/K	T/1F	85/40	1200	S/T	–	120/70-12	120/70-12	784	78	150	4,9/k. A.	45	●	●	●	●	●		●		1099
MASH																																	**MASH**
Bibop 50	1q	L	k. A.	49	2	M	3,1 (4,2)	8000	k. A.	k. A.	V	E/K	T/1F	k. A.	1280	S/T	–	120/70-12	120/70-12	k. A.	88	150	4,8/k. A.	45	●	●	●				●	●	1350
Sixty Five 125	1q	L	52,4/57,8	124	4	ohc/2	5,1 (6,9)	7500	8,1	4000	V	E/K	T/1F	k. A.	1260	S/T	–	110/70-12	120/70-12	740	96	150	6,8/k. A.	80	●	●	●				●		1590
PEUGEOT																																	**PEUGEOT**
Citystar 50 2T/RS	1q	L	39,9/39,8	50	2	M	3 (4)	6600	4,6	5800	V	E/K	T/1F	k. A./90	1430	S/S	–	120/70-13	130/60-13	795	130	180	9,7/k. A.	45	●		●	●	●	●	●	●	Preis 2015: 2849
Django 50 2T/ID	1q	L	39,9/39,8	50	2	M	3 (4)	6600	4,6	5800	V	E/K	T/1F	75/68	1350	S/T	–	120/70-12	120/70-12	770	116	k. A.	8,5/k. A.	45	●		●	●	●	●	●	●	Preis 2015: ab 2549
Django 50 4T/ID	1q	L	39/41,4	50	4	ohc/2	2,8 (3,8)	8000	3,6	6600	V	E/K	T/1F	75/68	1350	S/T	–	120/70-12	120/70-12	770	116	k. A.	8,5/k. A.	45	●		●	●	●	●	●	●	Preis 2015: ab 2549
Kisbee 50 2T/RS	1q	L	39,9/39,8	50	2	M	3 (4)	7000	4,2	6500	V	E/K	T/1F	68/50	1256	S/T	–	110/70-12	110/70-12	760	90	170	6,5/k. A.	45	●		●				●		Preis 2015: ab 1399
Kisbee 50 4T/RS/Sportline	1q	L	39/41,4	50	4	ohc/2	2,6 (3,6)	8000	3,6	7000	V	E/K	T/1F	68/53	1256	S/T	–	110/70-12	110/70-12	760	90	170	6,5/k. A.	45	●		●				●		Preis 2015: ab 1399
Ludix Pro/EP EVO 2T	1q	L	39,9/39,8	50	2	M	2,9 (3,9)	7100	4,3	6000	V	E/K	UD/1F	73/65	1220	S/T	–	80/80-14	100/70-14	760	83	157	5,3/k. A.	45					●				Preis 2015: ab 1649
Speedfight 4 AC	1q	L	39,9/39,8	50	2	M	3 (4)	7100	4,2	5800	V	E/K	UD/1F	80/68	1290	S/T	–	130/60-13	130/60-13	800	104	166	8/k. A.	45	●		●	●	●		●		Preis 2015: ab 2199
Speedfight 4 LC	1q	W	39,9/39,8	50	2	M	3,8 (5,2)	7300	4,8	6000	V	E/K	UD/1F	80/68	1290	S/S	–	130/60-13	130/60-13	800	107	163	8/k. A.	45	●		●		●		●		Preis 2015: ab 2399

Motor [1] 1 = Einzylinder, R = Reihenmotor, V = V-Motor, l = Kurbelwelle längs, q = Kurbelwelle quer; L = luftgekühlt, W = wassergekühlt; [2] D = Drehschieber, M = Membrane, ohc = eine obenliegende Nockenwelle, dohc = zwei obenliegende Nockenwellen; [3] EM = Einspritzung, V = Vergaser; [4] E = E-Starter, K = Kickstarter

Fahrwerk [5] T = Telegabel, S = Schwinge, UD = Upside-down-Gabel, F = ein Federbein, 2F = zwei Federbeine

Bremsen [6] S = Scheibe, 2S = 2 Scheiben, T = Trommel

ABS [7] ● = serienmäßig, ○ = optional, – = nicht verfügbar

Ausstattung ● = serienmäßig; * = Preis inklusive Nebenkosten; **k. A.** = keine Angabe vom Hersteller/Importeur

ROLLER IN DEUTSCHLAND Daten und Preise

Marke/Modell	Motor, Kraftübertragung												Fahrwerk							Maße, Gewichte					Ausstattung								Preis
	Motorkonfiguration [1]	Kühlung	Bohrung/Hub [mm]	Hubraum [cm³]	2-/4-Takt	Gassteuerung/Ventile [2]	Leistung [kW (PS)]	Nenndrehzahl [1/min]	Drehmoment [Nm]	bei Drehzahl [1/min]	Gemischbildung [3]	Starter [4]	Federung vorne/hinten [5]	Federweg vorn/hinten [mm]	Radstand [mm]	Bremsen vorn/hinten [6]	ABS [7]	Reifen vorn	Reifen hinten	Sitzhöhe [mm]	Leergewicht vollgetankt [kg]	Zuladung [kg]	Tankinhalt/davon Reserve [l]	Höchstgeschwindigkeit [km/h]	Fernlicht	Gepäckträger	Helmfach	Seitenständer	Staufach	Tageskilometerzähler	Tankuhr	Zeituhr	Preis inkl. 19 % MwSt. ohne Nebenkosten [Euro]
PEUGEOT																																	**PEUGEOT**
Tweet 4T EVO/RS	1q	L	37/46	49	4	ohc/2	2,3 (3,1)	7500	3,1	6500	V	E/K	T/1F	100/80	1330	S/S	–	90/80-16	90/80-16	800	100	150	5,5/k. A.	45	•	•	•	•			•		Preis 2015: ab 1799
Vivacity 2T	1q	L	39,9/39,8	50	2	M	3 (4,1)	7000	4,2	5800	V	E/K	T/1F	75/65	1353	S/T	–	120/70-12	120/70-12	786	103	167	8/k. A.	45	•		•	•	•		•		Preis 2015: 1899
Vivacity 4T	1q	L	37/46	49	4	ohc/2	2,8 (3,8)	8000	3,5	6000	V	E/K	T/1F	75/65	1353	S/T	–	120/70-12	120/70-12	786	103	167	8/k. A.	45	•		•	•	•		•		Preis 2015: 1899
Vogue	1q	L	40/39,1	49	2	M	2 (2,7)	6000	3,5	3500	V	E/K	T/2F	65/50	1140	T/T	–	2 1/4-16	2 1/4-16	730	50	100	5/k. A.	45	•								Preis 2015: 999
Citystar 125 AC/RS	1q	L	52,4/57,8	125	4	ohc/2	7,5 (10,2)	6600	8,9	7000	V	E	T/1F	98/90	1430	S/S	–	120/70-13	130/60-13	795	150	190	9,5/k. A.	90	•		•	•	•	•	•	•	Preis 2015: ab 2899
Citystar 125 LC/RS	1q	W	57/48,9	125	4	ohc/4	10,3 (14)	9200	10,8	8700	EM	E	T/2F	95/96	1430	S/S	–	120/70-13	130/60-13	795	150	190	9/k. A.	108	•		•	•	•		•	•	Preis 2015: ab 3699
Django 125/ID	1q	L	57/48,9	125	4	ohc/4	7,5 (10,8)	8500	8,9	7000	EM	E	T/1F	85/88	1350	S/S	–	120/70-12	120/70-12	770	135	195	8,5/k. A.	k. A.	•		•	•	•	•	•	•	Preis 2015: ab 3199
Satelis 2 125i	1q	W	57/48,9	125	4	ohc/4	10,3 (14)	9250	11,8	7750	EM	E	T/2F	110/100	1500	S/S	○	120/70-14	140/60-13	784	160	181	13,2/k. A.	108	•		•	•	•	•	•	•	Preis 2015: ab 4199
Speedfight 3 125	1q	L	52,4/57,8	125	4	ohc/2	7,5 (10,2)	8500	8,9	7000	V	E/K	UD/1F	80/65	1290	S/S	–	130/60-13	130/60-13	800	121	169	8/k. A.	90	•		•				•		Preis 2015: ab 2399
Tweet 125 EVO/RS/PRO	1q	L	52,4/57,8	125	4	ohc/2	6,6 (9)	7500	9	6000	V	E/K	T/2F	100/75	1330	S/S	–	90/80-16	110/70-16	800	120	150	5,5/k. A.	85	•	•	•				•		Preis 2015: ab 2049
Django 150/ID	1q	L	k. A.	151	4	ohc/2	8,3 (11,3)	8000	11	6000	EM	E	T/1F	k. A.	1350	S/S	–	120/70-12	120/70-12	770	135	k. A.	8,5/k. A.	k. A.	•		•	•	•	•	•	•	Preis 2015: ab 3599
Citystar 200	1q	W	61/58,6	171	4	ohc/4	14 (19)	8500	17	6700	EM	E	T/2F	95/96	1430	S/S	–	120/70-13	130/60-13	795	150	190	9/k. A.	116	•		•	•	•		•	•	Preis 2015: 3899
Satelis 2 300i	1q	W	75/63	278	4	ohc/4	16 (22)	7250	22,1	6000	EM	E	T/2F	110/100	1500	S/S	•	120/70-14	140/60-13	784	169	181	14/k. A.	125	•		•	•	•	•	•	•	Preis 2015: 4999
Satelis 2 400i/RS	1q	W	85,8/69	399	4	ohc/4	24 (33)	7250	38	5250	EM	E	T/2F	110/90	1500	2S/S	•	120/70-14	150/70-14	800	222	178	14/k. A.	150	•		•	•	•	•	•	•	Preis 2015: ab 5899
Metropolis/RS	1q	W	84/72	399	4	ohc/4	27 (37)	7250	38	5500	EM	E	S/2F	120/91	1500	2S/S	–	120/10-12	140/70-14	780	265	190	13,4/k. A.	135	•		•		•	•	•	•	Preis 2015: ab 8749
PIAGGIO																																	**PIAGGIO**
New Fly 50	1q	L	39/41,8	50	4	ohc/2	2,7 (3,7)	8500	3,3	6500	V	E/K	T/1F	k. A.	k. A.	S/T	–	120/70-12	120/70-12	785	124	181	7/k. A.	45			•		•		•	•	Preis 2015: 2052
New Liberty 50	1q	L	39/41,8	50	4	ohc/3	2,4 (3,3)	7500	3,1	7500	EM	E/K	T/1F	76/73,5	1340	S/T	–	90/80-16	100/80-14	790	k. A.	k. A.	6/1,5	45	•	•	•		•		•	•	k. A.
NRG Power 50 DD	1q	W	39,3/40	49	2	M	3,3 (4,5)	6500	4,9	6250	V	E/K	UD/1F	k. A.	1280	S/T	–	120/70-13	140/60-13	820	103	192	6,7/k. A.	45	•	•	•	•	•	•	•	•	Preis 2015: 2233
TPH 50	1q	L	39,3/40	49	2	M	3 (4,1)	6500	4,6	6000	V	E/K	T/1F	86/76	1350	S/T	–	120/80-12	130/80-12	765	106	184	7/k. A.	45	•		•				•		Preis 2015: 1842
Zip 50 2T	1q	L	39,3/40	49	2	M	3,3 (4,5)	6700	4,3	6500	V	E/K	T/1F	75/74	1215	S/T	–	100/80-10	120/70-10	750-780	95	150	7,3/k. A.	45			•		•		•		Preis 2015: 1302
Zip 50 4T	1q	L	39/41,8	50	4	ohc/2	2,6 (3,5)	8500	3,3	6500	V	E/K	T/1F	75/74	1215	S/T	–	100/80-10	120/70-10	750-780	95	150	7,3/k. A.	45			•		•		•		Preis 2015: 1502
Medley ABS	1q	W	52/58,6	124	4	ohc/4	9 (12,2)	8250	11,5	6500	EM	E	T/1F	88/76	1396	S/S	•	100/80-16	110/80-14	787	138	k. A.	7/1,5	k. A.	•	•	•		•	•	•	•	k. A.
New Fly 125 i.e. 3V	1q	L	52/58,6	124	4	ohc/3	8,5 (11,6)	8250	10,7	6500	EM	E	T/1F	k. A.	1325	S/T	–	120/70-12	120/70-12	785	132	178	7/k. A.	94	•		•		•		•	•	Preis 2015: 2518
New Liberty 125 ABS	1q	L	52/58,6	124	4	ohc/3	8 (10,9)	7500	10,7	6000	EM	E	T/1F	76/74,5	1340	S/S	•	90/80-16	100/80-14	787	k. A.	k. A.	6/1,5	k. A.	•	•	•		•		•	•	k. A.
TPH 125	1q	L	57/48,6	124	4	ohc/2	6,8 (9,3)	8500	8,2	7500	V	E	T/1F	86/82	1350	S/T	–	120/80-12	130/80-12	765	122	180	7/1,5	94	•		•				•		Preis 2015: 2418
X10 125 i.e.	1q	W	57/48,6	124	4	ohc/4	11 (15)	8750	12	7250	EM	E	T/2F	115/100	1621	2S/S	–	120/70-15	150/70-13	760	203	182	15/k. A.	99	•		•		•	•	•	•	Preis 2015: 4829
X10 125 i.e. Executive	1q	W	57/48,6	124	4	ohc/4	11 (15)	8750	12	7250	EM	E	T/2F	115/100	1621	2S/S	•	120/70-15	150/70-13	760	203	182	15/k. A.	99	•		•	•	•	•	•	•	Preis 2015: 5769
MP3 YOUrban LT 300 i.e.	1q	W	75/62	278	4	ohc/4	16,7 (22,7)	7750	24	5750	EM	E	S/2F	k. A.	1440	2S/S	–	110/70-13	140/60-14	780	226	184	11/k. A.	118	•		•		•	•	•	•	Preis 2015: 7469
MP3 YOUrban LT Sport 300 i.e.	1q	W	75/62	278	4	ohc/4	16,7 (22,7)	7750	24	5750	EM	E	T/2F	k. A.	1440	2S/S	–	110/70-13	140/60-14	780	226	184	11/k. A.	118	•		•		•	•	•	•	Preis 2015: 7569
MP3 Business ABS/ASR 300 i.e.	1q	W	75/62	278	4	ohc/4	17 (23,1)	7250	24,3	6250	EM	E	S/2F	85/110	1550	2S/S	•	110/70-13	140/60-14	785	256	204	12/k. A.	125	•		•		•	•	•		Preis 2015: 7769
Beverly Sport Touring 350 i.e.	1q	W	78/69	330	4	ohc/4	24,5 (33,3)	8250	32,3	6250	EM	E	T/2F	90/81	1560	S/S	•	110/70-16	150/70-14	795	191	184	13/k. A.	138	•	•	•		•	•	•	•	Preis 2015: 5769
X10 350 i.e. Executive	1q	W	78/69	330	4	ohc/4	24,5 (33,3)	8250	32,3	6250	EM	E	T/2F	115/100	1621	2S/S	•	120/70-15	150/70-13	760	216	184	15,5/k. A.	139	•		•	•	•	•	•	•	Preis 2015: 7269
MP3 Business ABS/ASR 500 i.e.	1q	W	94/71	493	4	ohc/4	29,5 (40,1)	7250	45,5	5250	EM	E	S/2F	85/108	1550	2S/S	•	110/70-13	140/70-14	785	280	180	12/1,8	142	•		•		•	•	•		Preis 2015: 9669

MP3 Sport ABS/ASR 500 i.e.	1q	W	94/71	493	4	ohc/4	29,5 (40,1)	7250	45,5	5250	EM	E	S/2F	85/108	1550	2S/S	●	110/70-13	140/70-14	785	280	180	12/1,8	142	●		●		●	●	●	●	Preis 2015: 9669
X10 500 i.e. Executive	1q	W	94/71	493	4	ohc/4	30 (40,8)	7250	46	5250	EM	E	T/2F	k. A.	1633	2S/S	●	120/70-15	150/70-13	760	242	178	15,5/k. A.	150	●		●	●	●	●	●	●	Preis 2015: 8769
QUADRO																																	**QUADRO**
3	1q	W	82/65,6	346	4	ohc/4	19,8 (26,9)	7000	28,8	5500	EM	E	2S/2F	k. A.	1560	2S/S	–	110/80-14	140/70-15	800	208	272	13,2/3	125	●	●		●	●	●	●	●	7800
4	1q	W	82/65,5	346	4	ohc/4	21,2 (28,8)	7500	33,2	5500	EM	E	2S/2F	k. A.	1580	2S/2S	–	110/80-14	110/80-14	780	279	221	14,0/3	130	●		●		●	●	●	●	11 300
RIEJU																																	**RIEJU**
RS Sport 50	1q	L	k. A.	49	2	M	2,3 (3,1)	6500	4	6000	V	E/K	T/1F	k. A.	k. A.	S/S	–	130/60-13	140/60-13	810	91	k. A.	8,1/k. A.	45	●		●	●		●	●		2099
Cityline 125	1q	W	k. A.	125	4	ohc/4	11 (15)	9250	k. A.	k. A.	EM	E	T/2F	k. A.	k. A.	S/S	–	120/70-14	140/60-14	800	170	k. A.	10/k. A.	k. A.	●		●	●	●	●	●	●	4099
Cityline 300	1q	W	k. A.	278	4	ohc/4	16,3 (22)	7250	k. A.	k. A.	EM	E	T/2F	k. A.	k. A.	S/S	–	120/70-14	140/60-14	800	185	k. A.	10/k. A.	k. A.	●		●	●	●	●	●	●	4999
RIVERO																																	**RIVERO**
GP-50	1q	L	40/39,2	49	2	M	2,9 (4)	7500	k. A.	k. A.	V	E/K	T/1F	71/60	1295	S/T	–	120/70-12	120/70-12	780	90	150	5,2/k. A.	45	●	●	●	●			●	●	1340
Phoenix 50 II	1q	L	40/39,2	49	2	M	3,5(4,8)	7100	k. A.	k. A.	V	E/K	T/1F	71/62	1300	S/T	–	120/70-12	120/70-12	790	94	150	6/k. A.	45	●	●	●	●	●		●		1295
Toscana	1q	L	39/41,5	50	4	ohc/2	2,2 (3)	7100	k. A.	k. A.	V	E/K	T/1F	72/60	1300	S/T	–	3.50-10	3.50-10	790	92	150	4,5/k. A.	45	●	●	●	●	●		●		1295
Phoenix 125 II	1q	L	52/57,8	123	4	ohc/2	6 (8,2)	7000	k. A.	k. A.	V	E/K	T/2F	73/65	1380	S/T	–	130/60-13	130/60-13	800	113	155	6/k. A.	85	●	●	●	●	●		●		1330
SCOMADI																																	**SCOMADI**
TL 50	1q	L	39/41,5	50	4	ohc/2	2,4 (3,3)	7500	3,2	7200	V	E/K	T/1F	85/48	1380	S/T	–	110/70-12	110/70-12	805	89	150	11/2	45	●	●	●	●	●	●	●		2290
TL 125	1q	L	52,4/57,8	125	4	ohc/2	7,3 (9,9)	7300	9,7	7200	V	E	S/1F	85/48	1380	S/S	–	110/70-12	120/70-12	805	100	150	11/2	90	●	●	●	●	●	●	●		3090
SFM																																	**SFM**
Bee 2	1q	L	40/39,2	49	2	M	3,1 (4,3)	7500	4,2	6500	V	E/K	T/1F	k. A.	1300	S/T	–	120/70-12	130/70-12	800	92	k. A.	k. A.	45	●	●	●		●		●	●	1599
SpeedJet	1q	L	40/39,2	49	2	M	2,8 (3,8)	8000	k. A.	k. A.	V	E/K	T/1F	k. A.	1290	S/T	–	120/70-12	130/70-12	800	87	k. A.	4,7/k. A.	45	●		●				●		1299
SpeedJet R	1q	L	40/39,2	49	2	M	2,8 (3,8)	8000	k. A.	k. A.	V	E/K	T/1F	k. A.	1290	S/T	–	120/70-12	130/70-12	800	87	k. A.	4,7/k. A.	45	●	●	●				●		1499
SpeedJet RS	1q	W	40/39,2	49	2	M	2,3 (3,2)	6000	k. A.	k. A.	V	E/K	T/1F	k. A.	1320	S/S	–	120/70-12	130/70-12	800	88	k. A.	4,7/k. A.	45	●	●	●				●		1699
Bee 2 125	1q	L	k. A.	125	4	ohc/2	7,1 (9,7)	7000	k. A.	k. A.	V	k. A	k. A	k. A.	1295	S/S	–	120/60-13	130/60-13	k. A	92	k. A.	k. A.	86	●	●	●		●		●	●	k. A.
SUZUKI																																	**SUZUKI**
Address 110	1q	L	51/55,2	113	4	ohc/2	6,7 (9)	8000	8,6	6000	EM	E/K	T/1F	k. A.	1260	S/T	–	80/90-14	90/90-14	755	97	173	5,2/k. A.	95	●	●	●	●	●	●	●	●	Preis 2015: 1999
Burgman 125 ABS	1q	W	57/48,8	125	4	ohc/2	9,1 (12,4)	8000	10,8	6500	EM	E	T/2F	92/83	1465	S/S	●	110/90-13	130/70-12	735	161	189	10,5/k. A.	105	●		●	●	●	●	●	●	Preis 2015: 4490
Burgman 200 ABS	1q	W	69/53,4	200	4	ohc/4	13,5 (18,4)	8000	17	6000	EM	E	T/2F	92/83	1465	S/S	●	110/90-13	130/70-12	735	163	187	10,5/k. A.	120	●		●	●	●	●	●	●	Preis 2015: 4990
Burgman 400 ABS	1q	W	81/77,6	400	4	dohc/4	24 (33)	7000	34,4	5000	EM	E	T/1F	110/100	1585	2S/S	●	120/80-14	150/70-13	710	222	193	13/k. A.	140	●		●	●	●	●	●	●	Preis 2015: 7290
Burgman 400Z ABS	1q	W	81/77,6	400	4	dohc/4	24 (33)	7000	34,4	5000	EM	E	T/1F	110/100	1585	2S/S	●	120/80-14	150/70-13	710	225	190	13/k. A.	140	●		●	●	●	●	●	●	Preis 2015: 7590
Burgman 650Z ABS	R2q	W	75,5/71,3	638	4	dohc/4	41 (56)	7000	62	5000	EM	E	T/2F	110/100	1585	2S/S	●	120/70 R 15	160/60 R 14	750	277	178	15/k. A.	160	●		●	●	●	●	●	●	Preis 2015: 10 490
SYM																																	**SYM**
Allo 50	1q	L	37/46	49	4	ohc/2	2,3 (3,1)	7500	3,1	6500	V	E/K	T/1F	70/69	1310	S/T	–	110/70-12	120/70-12	680	100	150	5,2/k. A.	45	●			●	●		●		1699*
Crox 50	1q	L	37/46	49	4	ohc/2	2,3 (3,1)	7500	3,1	6500	V	E/K	T/1F	70/69	1305	S/T	–	120/70-12	130/70-12	790	102	150	5,2/k. A.	45	●		●			●	●	●	1649*
Fiddle III 50	1q	L	37/46	49	4	ohc/2	2,6 (3,5)	7500	3,4	6500	V	E/K	T/1F	70/69	1300	S/T	–	110/70-12	120/70-12	820	107	150	6,5/k. A.	45	●		●	●	●	●	●	●	1799*
Jet4 50	1q	L	39/41,4	49	4	ohc/2	2,3 (3,1)	7500	3,1	6500	V	E/K	T/1F	87/70	1300	S/T	–	120/60-13	130/70-12	810	113	150	5,2/k. A.	45	●		●	●	●	●	●	●	1549*
Jet4 50 R/Naked	1q	L	39/41,4	49	2	M	2,6 (3,5)	6000	4,1	5000	V	E/K	T/1F	87/70	1300	S/T	–	120/60-13	130/70-12	810	113	150	5,2/k. A.	45	●		●	●	●	●	●	●	1549*
Mio 50	1q	L	37/46	49	4	ohc/2	2,9 (3,9)	8000	3,8	6000	V	E/K	T/1F	70/70	1170	S/T	–	90/90-10	90/90-10	735	85	160	4,8/k. A.	45	●		●	●		●	●		1799*
Orbit II 50	1q	L	37/46	49	4	ohc/2	2,3 (3,1)	7500	3,1	6500	V	E/K	T/1F	70/69	1310	S/T	–	120/70-12	130/70-12	805	99	150	5,2/k. A.	45	●	●	●	●			●		1449*
Symphony ST 50	1q	L	37/46	49	4	ohc/2	2,6 (3,5)	7500	3,4	6500	V	E/K	T/1F	100/80	1330	S/T	–	110/70-16	110/70-16	770	117	150	7,5/k. A.	45	●	●	●	●	●	●	●	●	2039*

Motor [1] 1 = Einzylinder
R = Reihenmotor
V = V-Motor
l = Kurbelwelle längs
q = Kurbelwelle quer

L = luftgekühlt W = wassergekühlt
[2] D = Drehschieber
M = Membrane
ohc = eine obenliegende Nockenwelle
dohc = zwei obenliegende Nockenwellen

[3] EM = Einspritzung
V = Vergaser
[4] E = E-Starter
K = Kickstarter

Fahrwerk [5] T = Telegabel
S = Schwinge
UD = Upside-down-Gabel
F = ein Federbein
2F = zwei Federbeine

Bremsen
[6] S = Scheibe
2S = 2 Scheiben
T = Trommel

ABS
[7] ● = serienmäßig
○ = optional
– = nicht verfügbar

Ausstattung * = Preis inklusive Nebenkosten
● = serienmäßig
k. A. = keine Angabe vom Hersteller/Importeur

ROLLER IN DEUTSCHLAND Daten und Preise

Marke/Modell	Motor, Kraftübertragung												Fahrwerk							Maße, Gewichte					Ausstattung								Preis
	Motorkonfiguration [1]	Kühlung	Bohrung/Hub [mm]	Hubraum [cm³]	2-/4-Takt	Gassteuerung/Ventile [2]	Leistung [kW (PS)]	Nenndrehzahl [1/min]	Drehmoment [Nm]	bei Drehzahl [1/min]	Gemischbildung [3]	Starter [4]	Federung vorne/hinten [5]	Federweg vorn/hinten [mm]	Radstand [mm]	Bremsen vorn/hinten [6]	ABS [7]	Reifen vorn	Reifen hinten	Sitzhöhe [mm]	Leergewicht vollgetankt [kg]	Zuladung [kg]	Tankinhalt/davon Reserve [l]	Höchstgeschwindigkeit [km/h]	Fernlicht	Gepäckträger	Helmfach	Seitenständer	Staufach	Tageskilometerzähler	Tankuhr	Zeituhr	Preis inkl. 19 % MwSt. ohne Nebenkosten [Euro]
SYM																																	**SYM**
Symply 50	1q	L	39/41,5	50	4	ohc/2	2,4 (3,2)	8500	2,9	6500	V	E/K	T/1F	70/69	1327	S/T	–	120/70-12	130/70-12	805	99	150	5,2/k. A.	45	●		●	●			●		1149*
X'pro 50	1q	L	37/46	49	4	ohc/2	2,3 (3,1)	7500	3,1	6500	V	E/K	T/1F	70/70	1310	S/T	–	120/70-12	130/70-12	805	114	110	9/k. A.	45	●	●	●	●			●		1649*
Allo 125	1q	L	52,4/57,8	125	4	ohc/2	6,5 (8,8)	7500	8,6	7000	V	E/K	T/1F	70/69	1310	S/T	–	110/70-12	120/70-12	680	109	150	5,2/k. A.	85	●			●	●		●		1949*
Fiddle III 125	1q	L	52,4/57,8	125	4	ohc/2	7,3 (9,9)	7500	8,6	6500	V	E/K	T/1F	70/69	1330	S/T	–	120/70-12	120/70-12	820	117	150	5,2/k. A.	95	●	●	●	●	●	●	●	●	1949*
GTS 125i	1q	W	53/56,4	125	4	ohc/4	11 (15)	8750	12,2	6750	EM	E	T/2F	88/92	1550	S/S	●	120/70-14	140/60-13	760	169	177	12/k. A.	110	●		●	●	●	●	●	●	4299*
GTS 125i Sport	1q	W	53/56,4	125	4	ohc/4	11 (15)	8750	12,2	6750	EM	E	T/2F	88/92	1550	S/S	●	120/70-14	140/60-13	760	169	177	12/k. A.	110	●		●	●	●	●	●	●	4349*
HD2 125 CBS	1q	L	57/48,8	125	4	ohc/4	9,5 (12,9)	8500	11,8	6500	V	E	T/2F	100/83	1385	S/S	–	100/80-16	120/80-16	790	145	170	8,1/k. A.	106	●	●	●	●	●	●	●	●	3199*
Jet4 125	1q	L	52,4/57,8	125	4	ohc/2	6,5 (8,8)	7500	8,6	7000	V	E/K	T/1F	70/69	1330	S/T	–	120/60-13	130/70-12	790	113	150	5,2/k. A.	85	●		●	●	●	●	●	●	1899*
Joyride 125 EVO	1q	W	57/48,8	125	4	ohc/4	9,3 (12,6)	8500	11,2	6500	V	E/K	T/1F	100/72	1430	S/S	–	110/90-13	130/70-12	735	155	160	8,5/k. A.	106	●		●	●	●	●	●	●	3099*
Orbit II 125	1q	L	52,4/57,8	125	4	ohc/2	5,9 (8)	7500	8,6	7000	V	E/K	T/1F	70/69	1325	S/T	–	120/70-12	130/70-12	805	109	150	5,2/k. A.	91	●	●	●	●			●		1699*
Symphony ST 125	1q	L	52,4/57,8	125	4	ohc/2	7,3 (9,9)	7500	8,6	6500	V	E/K	T/1F	100/80	1350	S/S	–	110/70-16	110/70-16	770	127	150	7,5/k. A.	100	●	●	●	●	●	●	●	●	2249*
Fiddle III 200	1q	L	61/57,8	169	4	ohc/2	8,8 (12)	7500	12,5	5500	EM	E	T/1F	70/69	1330	S/S	–	110/70-12	120/70-12	820	116	155	6,5/k. A.	100	●		●	●	●	●	●	●	2599*
Citycom S 300i ABS	1q	W	75/63	278	4	ohc/4	21 (29)	8000	27	6500	EM	E	T/2F	100/91	1505	S/S	●	110/70-16	140/70-16	800	182	170	10/k. A.	134	●		●	●	●	●	●	●	4249*
GTS 300i ABS	1q	W	75/63	278	4	ohc/4	21 (29)	8000	27	6500	EM	E	T/2F	88/92	1550	S/S	●	120/70-14	140/60-13	760	192	170	12/k. A.	128	●		●	●	●	●	●	●	5249*
Maxsym 400i ABS	1q	W	83/73,8	399	4	ohc/4	24 (33)	7000	35	5500	EM	E	T/2F	106/112	1555	2S/S	●	120/70-15	160/60-14	755	229	170	14,2/k. A.	145	●		●	●	●	●	●	●	6149*
Maxsym 600i ABS	1q	W	92/85	565	4	ohc/4	34 (46)	7000	47	6500	EM	E	T/2F	106/112	1555	2S/S	●	120/70-15	160/60-14	755	238	170	14,2/k. A.	165	●		●	●	●	●	●	●	7359*
TAURIS																																	**TAURIS**
Capri 50 2T	1q	L	k. A.	49	2	M	3,2 (4,3)	7000	k. A.	k. A.	V	E/K	S/1F	k. A.	k. A.	S/S	–	120/70-12	120/70-12	740	107	k. A.	5/k. A.	45		●	●	●	●		●		1549
Cubana 50 2T	1q	L	k. A.	49	2	M	3,2 (4,3)	7000	k. A.	k. A.	V	E/K	T/2F	k. A.	k. A.	S/S	–	120/70-12	120/70-12	740	107	k. A.	5/k. A.	45		●	●	●			●		1549
Estoril 50 2T	1q	L	k. A.	49	2	M	2,9 (3,9)	8500	k. A.	k. A.	V	E/K	T/1F	k. A.	k. A.	S/S	–	130/60-13	130/60-13	800	107	k. A.	7,2/k. A.	45	●		●				●		1499
Firefly 50 2T	1q	L	k. A.	49	2	M	2,9 (3,9)	8000	k. A.	k. A.	V	E/K	T/1F	k. A.	k. A.	S/S	–	130/70-13	130/60-13	783	97	k. A.	5,5/k. A.	45	●	●	●				●		1549
Freccia 50 2T	1q	L	k. A.	49	2	M	3,2 (4,3)	7000	k. A.	k. A.	V	E/K	T/1F	k. A.	k. A.	S/T	–	120/70-12	120/70-12	750	105	k. A.	6/k. A.	45	●	●	●		●		●		1399
Freccia 50 4T	1q	L	k. A.	49	4	ohc/2	2,1 (2,9)	6500	k. A.	k. A.	V	E/K	T/1F	k. A.	k. A.	S/T	–	120/70-12	120/70-12	750	105	k. A.	6/k. A.	45	●	●	●		●		●		1399
Fuego 50 2T	1q	L	k. A.	49	2	M	2,5 (3,4)	7000	k. A.	k. A.	V	E/K	T/1F	k. A.	k. A.	S/T	–	120/70-12	120/70-12	760	88	k. A.	5/k. A.	45	●	●	●	●			●		1199
Fuego Sport 50 2T	1q	L	k. A.	49	2	M	2,5 (3,4)	7000	k. A.	k. A.	V	E/K	T/1F	k. A.	k. A.	S/T	–	120/70-12	120/70-12	760	88	k. A.	5/k. A.	45	●	●	●	●			●		1299
Movida 50 2T	1q	L	k. A.	49	2	M	2,5 (3,4)	7000	k. A.	k. A.	V	E/K	T/1F	k. A.	k. A.	S/T	–	120/90-10	120/90-10	k. A.	95	k. A.	5/k. A.	45	●	●	●	●			●		1399
Piccadilly 50 4T	1q	L	k. A.	49	4	ohc/2	2,2 (3)	8000	k. A.	k. A.	V	E/K	T/1F	k. A.	k. A.	S/T	–	3.50-10	3.50-10	730	75	k. A.	5/k. A.	45			●	●			●		1299
Samba 50 2T	1q	L	k. A.	49	2	M	2,5 (3,4)	7000	k. A.	k. A.	V	E/K	T/1F	k. A.	k. A.	S/T	–	120/70-12	120/70-12	780	84	k. A.	5/k. A.	45	●	●	●	●			●		1299
Strada 50 2T	1q	L	k. A.	49	2	M	2,5 (3,4)	7000	k. A.	k. A.	V	E/K	T/1F	k. A.	k. A.	S/S	–	130/60-13	130/60-13	780	98	k. A.	5,8/k. A.	45	●	●	●	●			●		1599
Avenida II 125	1q	L	k. A.	125	4	ohc/2	8,2 (11,1)	7000	k. A.	k. A.	V	E/K	T/1F	k. A.	k. A.	S/S	–	100/80-16	120/80-16	820	125	k. A.	6,8/k. A.	k. A.	●	●		●	●		●	●	1799
Capri 125 4T	1q	L	k. A.	125	4	ohc/2	8,2 (11,1)	7000	k. A.	k. A.	V	E/K	S/2F	k. A.	k. A.	S/S	–	120/70-12	120/70-12	740	107	k. A.	5/k. A.	k. A.	●	●		●	●		●		1599
Cubana 125	1q	L	k. A.	125	4	ohc/2	8,2 (11,1)	7400	k. A.	k. A.	V	E/K	T/2F	k. A.	k. A.	S/S	–	120/70-12	120/70-12	740	107	k. A.	5/k. A.	k. A.		●	●	●			●		1699
Freccia 125	1q	L	k. A.	125	4	ohc/2	8,2 (11,1)	7500	k. A.	k. A.	V	E/K	T/1F	k. A.	k. A.	S/S	–	120/70-12	120/70-12	750	105	k. A.	6/k. A.	k. A.	●	●	●		●		●		1599
Piccadilly 125	1q	L	k. A.	125	4	ohc/2	8,2 (11,1)	7500	k. A.	k. A.	V	E/K	T/1F	k. A.	k. A.	S/T	–	3.50-10	3.50-10	780	88	k. A.	5/k. A.	k. A.	●		●				●		1349

Broadway 125	1q	L	k. A.	125	4	ohc/2	8,2 (11,1)	7500	k. A.	k. A.	V	E/K	T/2F	k. A.	k. A.	S/S	–	130/70-12	130/70-12	740	150	k. A.	11,5/k. A.	k. A.	●		●	●	●	●	●	●	2099
TGB																																	**TGB**
Bull&t Black Edition/Tech Edition	1q	L	41/37,4	49	2	M	3,5 (4,8)	7000	4,7	6000	V	E/K	T/1F	65/70	1150	S/T	–	130/60-13	130/60-13	780	95	165	6,8/k. A.	45	●		●	●		●	●	●	ab 1799
Bull&t Black Limited Edition/RR	1q	L	41/37,4	49	2	M	3,5 (4,8)	7000	4,7	6000	V	E/K	T/1F	65/70	1150	S/S	–	130/60-13	130/60-13	780	95	165	6,8/k. A.	45	●		●	●		●	●	●	1999
Bellavita 125 EFI	1q	W	57/48,8	125	4	ohc/4	11 (15)	9000	12,9	7500	EM	E	S/1F	60/50	1375	S/S	–	120/70-12	130/70-12	760	149	165	8,8/k. A.	103	●		●	●	●	●	●	●	2999
Bellavita 300 EFI	1q	W	73/63	300	4	ohc/4	17,5 (23,8)	7500	24	6500	EM	E	S/1F	60/50	1375	S/S	–	120/70-12	130/70-12	760	162	165	8,8/k. A.	120	●		●	●	●	●	●	●	3699
VESPA																																	**VESPA**
Primavera 50 2T	1q	L	40/39,3	49	2	M	3,2 (4,4)	7500	4,4	6000	V	E/K	S/1F	78/69	1340	S/T	–	110/70-11	120/70-11	780	116	179	6,4/k. A.	45	●		●		●	●	●	●	Preis 2015: 3183
Primavera 50 4T	1q	L	39/41,8	50	4	ohc/4	3,2 (4,4)	8250	3,8	7750	V	E/K	S/1F	78/69	1340	S/T	–	110/70-11	120/70-11	780	121	174	6,4/k. A.	45	●		●		●	●	●	●	Preis 2015: 3183
Sprint 50 2T	1q	L	40/39,3	49	2	M	3,2 (4,4)	7500	4,4	6000	V	E/K	S/1F	78/69	1330	S/T	–	110/70-12	120/70-12	790	116	179	6,4/k. A.	45	●		●		●	●	●	●	Preis 2015: 3183
Sprint 50 4T 4V	1q	L	39/41,8	50	4	ohc/4	3,2 (4,4)	8250	3,8	7750	V	E/K	S/1F	78/69	1330	S/T	–	110/70-12	120/70-12	790	121	174	6,4/k. A.	45	●		●	●	●		●	●	Preis 2015: 3183
946 Emporio Armani	1q	L	52/58,6	124	4	ohc/3	8,5 (11,6)	8250	10,7	6500	EM	E	S/1F	k. A.	k. A.	S/S	●	120/70-12	130/70-12	k. A.	153	187	8,4/k. A.	k. A.	●					●	●	●	Preis 2015: 9000*
GTS Super 125 i.e. ABS/ASR	1q	W	57/48,6	124	4	ohc/4	11 (15)	9750	12	7500	EM	E	S/2F	88/90	1395	S/S	●	120/70-12	130/70-12	780	158	182	9,5/k. A.	103	●		●	●	●	●	●	●	Preis 2015: 4918
GTS Super Sport 125 i.e. ABS/ASR	1q	W	57/48,6	124	4	ohc/4	11 (15)	9750	12	7500	EM	E	S/2F	88/90	1395	S/S	●	120/70-12	130/70-12	780	158	182	9,5/k. A.	103	●		●	●	●	●	●	●	Preis 2015: 5018
Primavera 125 3V i.e.	1q	L	52/58,6	124	4	ohc/3	7,9 (10,7)	7700	10,4	6000	EM	E	S/1F	78/69	1340	S/T	○	110/70-11	120/70-11	780	128	180	8/k. A.	k. A.	●		●		●	●	●	●	Preis 2015: 4318
Sprint 125 3V i.e.	1q	L	52/58,6	124	4	ohc/3	7,9 (10,7)	7700	10,4	6000	EM	E	S/1F	78/69	1340	S/T	–	110/70-12	120/70-12	790	130	175	8/k. A.	k. A.	●		●			●	●	●	Preis 2015: 4118
Sprint 125 3V i.e. ABS	1q	L	52/58,6	124	4	ohc/3	7,9 (10,7)	7700	10,4	6000	EM	E	S/1F	78/69	1340	S/T	●	110/70-12	120/70-12	790	130	175	8/k. A.	k. A.	●		●			●	●	●	Preis 2015: 4518
PX 125	1q	L	52,5/57	123	2	M	4,8 (6,5)	6000	9,5	4250	V	E/K	S/1F	k. A.	k. A.	S/T	–	3.50-10	3.50-10	810	120	180	8/k. A.	84	●				●		●		Preis 2015: 3718
PX 150	1q	L	57,8/57	150	2	M	5,8 (7,9)	6000	11,2	4000	V	E	S/1F	k. A.	k. A.	S/T	–	3.50-10	3.50-10	810	120	180	8/k. A.	88	●				●		●		Preis 2015: 3918
GTS 300 i.e. ABS/ASR	1q	W	75/63	278	4	ohc/4	15,8 (21,5)	7500	22,3	5000	EM	E	S/2F	88/90	1370	S/S	●	120/70-12	130/70-12	790	158	182	9,5/k. A.	121	●		●	●	●	●	●	●	Preis 2015: 5601
GTS Super 300 i.e. ABS/ASR	1q	W	75/63	278	4	ohc/4	15,8 (21,5)	7500	22,3	5000	EM	E	S/2F	88/90	1370	S/S	●	120/70-12	130/70-12	790	158	182	9,5/k. A.	121	●		●	●	●	●	●	●	Preis 2016: 5601
GTS Super Sport 300 i.e. ABS/ASR	1q	W	75/63	278	4	ohc/4	15,8 (21,5)	7500	22,3	5000	EM	E	S/2F	88/90	1370	S/S	●	120/70-12	130/70-12	790	158	182	9,5/k. A.	121	●		●	●	●		●	●	Preis 2016: 5801
GTS Touring 300 i.e. ABS/ASR	1q	W	75/63	278	4	ohc/4	15,8 (21,5)	7500	22,3	5000	EM	E	S/2F	88/90	1370	S/T	●	120/70-12	130/70-12	790	158	182	9,5/k. A.	118	●		●	●	●		●	●	Preis 2016: 5801
YAMAHA																																	**YAMAHA**
Aerox 4T	1q	W	38/43,5	49	4	ohc/2	2,5 (3,4)	7000	3,5	6500	EM	E/K	T/1F	80/64	1274	S/S	–	120/70-13	130/60-13	817	97	183	7/k. A.	45	●		●			●	●	●	2795
Aerox R/Naked	1q	W	40/39,2	49	2	M	2,4 (3,3)	6750	3,5	6500	V	E/K	T/1F	80/63	1275	S/S	–	120/70-13	140/60-13	815	97	183	7/k. A.	45	●		●			●	●	●	2695/2795
JogR	1q	L	40/39,2	49	2	M	2 (2,7)	7000	2,5	7000	V	E/K	T/1F	70/60	1210	S/T	–	110/70-12	130/70-12	770	81	169	5,5/k. A.	45	●		●				●	●	2195
Neo's	1q	L	40/39,2	49	2	M	2,1 (2,8)	6750	3	6500	V	E/K	T/1F	70/60	1275	S/T	–	120/70-12	130/70-12	790	88	170	6,1/k. A.	45	●		●			●	●	●	2095
Neo's 4	1q	W	38/43,6	49	4	ohc/2	2,3 (3,1)	7000	3,2	7000	EM	E/K	T/1F	70/60	1275	S/T	–	120/70-12	130/70-12	790	95	163	5,4/0,9	45	●		●			●	●	●	2495
D'elight	1q	L	50/57,9	114	4	ohc/2	5,3 (7,3)	7000	7,6	5500	EM	E	T/1F	85/70	1250	S/T	–	90/90-12	90/90-12	755	98	157	4,4/k. A.	83	●		●		●		●		2295
NMAX	1q	W	52/58,7	125	4	ohc/4	9 (12,2)	7500	11,7	7250	EM	E	T/1F	100/90	1350	S/S	●	110/70-13	130/70-13	765	127	168	6,6/k. A.	k. A.	●		●	●	●	●	●	●	2895
Tricity/ABS	1q	W	52,4/57,9	125	4	ohc/2	8,1 (11)	9000	10,4	5500	EM	E	T/2F	90/97	1310	2S/S	○	90/80-14	110/90-12	780	152	169	6,6/k. A.	k. A.	●		●	●		●	●	●	3595
Xenter 125	1q	W	52/58,7	125	4	ohc/4	9,2 (12,5)	7500	11,9	7250	EM	E	T/1F	100/92	1385	S/T	–	100/80-16	120/80-16	785	142	179	8/k. A.	99	●	●	●	●	●		●	●	3350
X-MAX 125/ABS	1q	W	52/58,6	124	4	ohc/4	10,6 (14,3)	9000	12	6750	EM	E	T/2F	110/84	1525	S/S	○	120/70-15	140/70-14	790	169	186	13,2/k. A.	110	●		●	●	●	●	●	●	4295/4695
X-MAX 250/ABS	1q	W	69/66,8	249	4	ohc/2	15 (20,4)	7500	21	6000	EM	E	T/2F	110/84	1545	S/S	○	120/70-15	140/70-14	785	178	197	13,2/k. A.	125	●		●	●	●	●	●	●	4495/4895
X-MAX 400 ABS	1q	W	83/73	395	4	dohc/4	23,2 (31,5)	7500	33,9	6000	EM	E	T/2F	110/110	1565	2S/S	●	120/70-15	150/70-13	785	211	k. A.	14/k. A.	135	●		●	●	●	●	●	●	6495
TMAX ABS	R2q	W	68/73	530	4	dohc/4	34,2 (46,5)	6750	52,3	5250	EM	E	T/1F	120/116	1580	2S/S	●	120/70-15	160/60-15	800	221	194	15/k. A.	165	●		●	●	●	●	●	●	11 195
TMAX LUX MAX ABS	R2q	W	68/73	530	4	dohc/4	34,2 (46,5)	6750	52,3	5250	EM	E	T/1F	120/116	1580	2S/S	●	120/70-15	160/60-15	800	221	194	15/k. A.	165	●		●	●	●	●	●	●	11 595
TMAX IRON MAX ABS	R2q	W	68/73	530	4	dohc/4	34,2 (46,5)	6750	52,3	5250	EM	E	T/1F	120/116	1580	2S/S	●	120/70-15	160/60-15	800	221	194	15/k. A.	165	●		●	●	●	●	●	●	11 595

Motor [1] 1 = Einzylinder
R = Reihenmotor
V = V-Motor
l = Kurbelwelle längs
q = Kurbelwelle quer

L = luftgekühlt W = wassergekühlt
[2] D = Drehschieber
M = Membrane
ohc = eine obenliegende Nockenwelle
dohc = zwei obenliegende Nockenwellen

[3] EM = Einspritzung
V = Vergaser
[4] E = E-Starter
K = Kickstarter

Fahrwerk [5] T = Telegabel
S = Schwinge
UD = Upside-down-Gabel
F = ein Federbein
2F = zwei Federbeine

Bremsen
[6] S = Scheibe
2S = 2 Scheiben
T = Trommel

ABS
[7] ● = serienmäßig
○ = optional
– = nicht verfügbar

Ausstattung
● = serienmäßig
* = Preis inklusive Nebenkosten
k. A. = keine Angabe vom Hersteller/Importeur

50er + Minibikes in Deutschland



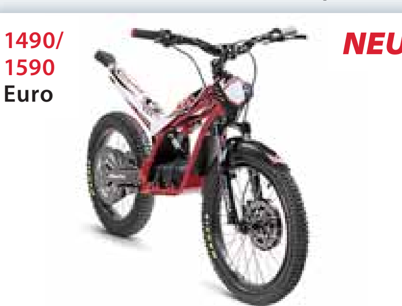
Beta Minicross R10/R12


1320/1430 Euro

Hubraum, Takte	49 cm³, 2T
Leistung	k. A.
Gänge	1, Automatik
Trockengewicht	39,5 kg
Sitzhöhe	605 mm

Mit bewährter Technik soll die mit Zehnzöllern bereifte Minicross Vier- bis Siebenjährige ins Gelände locken. In 60 Zentimetern Sitzhöhe kontrollieren die Kurzen einen ehemals für KTM entwickelten Automatik-Zweitakter. Auf der R12 mit vorne 14, hinten 12 Zoll-Rädern sitzen sie 74 Zentimeter hoch.

Beta Minitrial Electric 16/20


1490/ 1590 Euro

NEU

Hubraum, Takte	Elektroantrieb
Leistung	0,75 kW (1,0 PS)
Gänge	Automatik
Trockengewicht	26 kg
Sitzhöhe	550 mm

Zwei Stunden nahezu lautlosen und abgasfreien Trialspaß verspricht Beta mit diesem leichten Elektro-Trialer. Es gibt ihn in zwei Radgrößen und somit zwei Sitzhöhen – der kleinere hat den Sattel auf nur 490 Millimeter Höhe. Volles Drehmoment aus dem Stand haben zwei Scheibenbremsen sicher im Griff.

Beta Evo 80 Junior


2990 Euro

Hubraum, Takte	80 cm³, 2T
Leistung	k. A.
Gänge	6
Leergewicht	k. A.
Sitzhöhe	620 mm

Nachdem die von Lem für Beta produzierte Minitrial infolge der Insolvenz von Lem nicht mehr angeboten wird, ist die für 2015 renovierte Evo 80 Junior mit vorne 19, hinten 17 Zoll großen Rädern und Sechsganggetriebe das Einstiegsgerät von Beta für den neun- bis elfjährigen Trialnachwuchs.

www.betamotor.com

Blata Ultima JC


ab 1495 Euro

Hubraum, Takte	40 cm³, 2T
Leistung	3,1 kW (4,2 PS)
Gänge	1, Automatik
Leergewicht	ca. 20 kg
Sitzhöhe	k. A.

Als Einstiegsgerät zum günstigen Preis bietet Blata Importeur Kuster aus Holland die Ultima Junior Concept an. Mit diversen Kits für Motor und Verkleidung lässt sie sich bis zum wassergekühlten Spitzenmodell ausbauen. Die einfachste Version des Renn-Minibikes hat einen luftgekühlten 4-PS-Zweitakter.

Blata Ultima



2995 Euro

Hubraum, Takte	50 cm³, 2T
Leistung	12,5 kW (17 PS) bei 10 000/min
Gänge	1, Automatik
Leergewicht	19 kg
Sitzhöhe	k. A.

Bis zu 17 PS zerren beim Modell W50 des auf den Namen Ultima getauften Spitzenmodells an der Kette. Dabei wiegt die geschrumpfte Ducati-Kopie nur knapp 19 Kilogramm, zieht also beim Leistungsgewicht fast mit dem großen Vorbild gleich. Der Spaß beginnt bei 1795 Euro für ein Rolling Chassis.

GRC MIX/RRZ/MiniGP



Preis: k. A.

Hubraum, Takte	40 cm³, 2T
Leistung	3,0 kW (4,0 PS)
Gänge	1, Automatik
Leergewicht	21 kg
Sitzhöhe	k. A.

Bei GRC aus Italien gibt es echte Rennmotorräder. Die 40 cm³-Maschine passt in die deutsche Pocket-Bike-Meisterschaft, bis zu 14 PS bringt die letzte Tuningstufe. Das Modell im Bild wird im ADAC Pocket-Bike-Cup gefahren. Der gilt als Einstiegsklasse in den Motorrad-Rennsport, Mindestalter 6 Jahre.

www.blata-import.nl

www.grcmoto.com

Honda CRF50F


1815 Euro

Hubraum, Takte	49 cm³, 4T
Leistung	2,2 kW (3,0 PS) bei 8500/min
Gänge	3
Leergewicht	50 kg
Sitzhöhe	550 mm

Seit Jahren eine verlässliche Größe bei den halben Portionen für den Nachwuchs sind die Honda-Kindercrosser mit dem hauseigenen Viertakter. Gut dosierbare Leistung, eine Fliehkraftkupplung mit Dreiganggetriebe und eine Farbgebung wie die großen Crosser gefallen den kleinen Rackern.

Honda CRF110F


2295 Euro

Hubraum, Takte	109 cm³, 4T
Leistung	5,4 kW (7,3 PS) bei 7300/min
Gänge	4
Leergewicht	72 kg
Sitzhöhe	660 mm

Mit zunehmender Körpergröße möchte Honda 8- bis 11-jährige auf die CRF110F setzen. Die hat vier Gänge, einen E-Starter und spürbar mehr Leistung. Die Optik erinnert an den 450er Crosser. Auch Rückgratrahmen und Monofederbein sind wie bei den Großen, nur die Trommelbremsen sind von gestern.

Honda CRF125F


2745 Euro

Hubraum, Takte	124 cm³, 4T
Leistung	6,6 kW (9,0 PS) bei 7000/min
Gänge	4
Leergewicht	88 kg
Sitzhöhe	735 mm

Mit Scheibenbremse vorn kommt dann die schon ziemlich erwachsene CRF125F für jugendliche Aufsteiger daher. Zum Anfahren muss eine Handkupplung bemüht werden, die Zielgruppe ist ab zehn Jahre alt und sollte auch schon etwas längere Beine haben, angesichts von 73 Zentimetern Sitzhöhe.

www.honda.de

Honda NSF 100



5000 Euro

Hubraum, Takte	99 cm³, 4T
Leistung	6,2 kW (8,4 PS) bei 9500/min
Gänge	6
Leergewicht	73,6 kg
Sitzhöhe	k. A.

Die NSF 100 mit Viertaktmotor und acht PS ist das Sportgerät im ADAC-Mini-Bike-Cup. Dort gehen Fahrerinnen und Fahrer zwischen 8 und 14 Jahren mit identischem Material auf die Jagd nach Punkten. Die Besten nutzen den Cup als Sprungbrett und starten später zur erfolgreichen Profikarriere durch.

Husqvarna SM 50



2290 Euro

Hubraum, Takte	49 cm³, 2T
Leistung	k. A.
Gänge	1, Automatik
Trockengewicht	43 kg
Sitzhöhe	680 mm

Zehn-Zoll-Rädchen, Fliehkraftkupplung, riesiger Kettenschutz: Ein Racer für die Kleinsten muss sich auf sie einstellen. Der wassergekühlte Zweitakter geht äußerst hurtig voran, die Scheibenbremsen sind nicht nur Optik. Importeur Zupin hat noch ein paar von den nicht mehr produzierten Flitzern.

www.husqvarna-motorrad.de

Kawasaki KX 65

3495 Euro

Hubraum, Takte	64 cm³, 2T
Leistung	k. A.
Gänge	6
Leergewicht	60 kg
Sitzhöhe	760 mm

Solide Hausmannskost für die 65-cm³-Nachwuchs-Rennklasse bieten die Grünen mit der KX 65. Acht- bis Zwölfjährige treten mit etwa 16 PS gegeneinander an. Die kleine KX ist technisch auf dem Stand von 2009, aber jedes Jahr wird das Design den großen Schwestern angepasst.

www.kawasaki.de

KTM 50 SX



3395 Euro

NEU

Hubraum, Takte	49 cm³, 2T
Leistung	k. A.
Gänge	1, Automatik
Leergewicht	41,5 kg
Sitzhöhe	684 mm

Für Kinder von vier bis zehn Jahren soll die KTM 50 SX das ideale Einsteigergerät in den Motocross-Sport sein. Fliehkraftkupplung, gezielt reduzierbare Leistung, WP-Federelemente und optimal abgestimmte Geometrie zeichnen sie aus. Neu für 2016 sind überarbeitetes Kunststoffkleid und Sitzbank.

www.ktm.de

KTM 65 SX



4445 Euro

Hubraum, Takte	65 cm³, 2T
Leistung	k. A.
Gänge	6
Leergewicht	55,4 kg
Sitzhöhe	750 mm

Bis zu 1,60 Meter groß und zwischen acht und zwölf Jahren alt ist die Zielgruppe der 65 SX. Offroad-Erfahrung sollte schon vorhanden sein, denn der kräftige Zweitakter ist ein Rennmotor für die 65 ccm-Motocross-Klasse. Auch die kräftigen Bremsen und das WP-Fahrwerk machen sie „ready to race".

Polini 910 H²O



Preis: k. A.

Hubraum, Takte	40 cm³, 2T
Leistung	4,6 kW (6,2 PS)
Gänge	1, Automatik
Leergewicht	19 kg
Sitzhöhe	400 mm

Die 910 H²O gehört mit 6,2 PS zu den gemäßigten Modellen im Programm der liebevoll gefertigten Miniracer von Polini. Unter der Verkleidung des in der Optik einer großen Grand-Prix-Maschine gehaltenen Flitzers werkelt ein 40 cm³-Zweitaktmotor, die Scheibenbremsen werden mechanisch betätigt.

www.polini.com

Polini XP 4

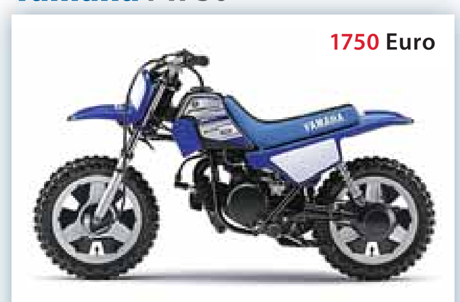


Preis: k.A.

Hubraum, Takte	107 cm³, 4T
Leistung	k. A.
Gänge	4
Leergewicht	62 kg
Sitzhöhe	770 mm

Von zahmen Zweitaktern bis zu ausgewachsenen Viertaktern in verschiedenen Sitzhöhen, auch im Supermoto-Stil, reicht das Angebot des italienischen Herstellers Polini aus der Nähe von Bergamo. Er bietet die breiteste Minicrosser-Palette auf dem Markt. Sogar eine zulassungsfähige Variante ist dabei.

Yamaha PW 50



1750 Euro

Hubraum, Takte	49 cm³, 2T
Leistung	2 kW (2,7 PS) bei 5500/min
Gänge	1, Automatik
Leergewicht	37 kg
Sitzhöhe	485 mm

Der einzige Kardan-Zweitakter auf dem Zweiradmarkt stand schon neben der XT 500 im Schaufenster. Seit 35 Jahren bringt das Kindermotorrad-Urgestein PW 50 Generationen von der Windel in den Sattel, unkaputtbar, mit einstellbarem Gasanschlag und erstaunlich kräftig. Keine lebt länger.

www.yamaha-motor.de

Yamaha TT-R 50 E



1750 Euro

Hubraum, Takte	49 cm³, 4T
Leistung	2,4 kW (3,3 PS) bei 8500/min
Gänge	3, Halbautomatik
Leergewicht	54 kg
Sitzhöhe	555 mm

Das viertaktende Luxusmodell für Vier- bis Siebenjährige ist die TT-R 50 E. Upside-down Gabel, E-Starter, fußbetätigte Hinterradbremse, Dreigang-Halbautomatik und ein Zündschloss, das alles in Yamaha-Qualität und zum gleichen Preis wie die PW 50 – das freut den Crosser-Nachwuchs.

Yamaha TT-R 110 E

2850 Euro



Hubraum, Takte	110 cm³, 4T
Leistung	5,2 kW (7,1 PS) bei 7500/min
Gänge	4, Halbautomatik
Leergewicht	69 kg
Sitzhöhe	670 mm

Der größte Kindercrosser von Yamaha ist eine der seltenen Zwischengrößen. Knapp 70 Kilogramm schwer, fast eine 125er. Aber eine 4-Gang-Halbautomatik, den Sitz in luftigen 67 Zentimetern Höhe. Trommelbremsen sind von gestern, der E-Starter aktuell und bequem, die Optik wie bei den Großen.

Aprilia RS4 50/Replica

Preis 2015: 3833 Euro



Hubraum, Takte	50 cm³, 4T
Leistung	2 kW (2,7 PS) bei 5750/min
Gänge	6
Leergewicht	ca. 132 kg
Sitzhöhe	820 mm

Man muss schon genau hinschauen, um diese 50er nicht für eine 125er oder gar eine große RSV4 zu halten. Aluminium-Brückenrahmen, Scheibenbremsen an beiden Rädern, Vollverkleidung, alles da. Leider auch die Pfunde: Mit über 130 Kilogramm fühlt sich die kleine Aprilia schon ziemlich erwachsen an.

www.aprilia.de

Beta RR 50 SM/Sport/Track

2690/2850/3350 Euro



Hubraum, Takte	50 cm³, 2T
Leistung	k. A.
Gänge	6
Leergewicht	85 kg
Sitzhöhe	900 mm

Die Fünfziger von Beta sind auch in der preisbewussten Standard-Version Hingucker mit toller Technik. Das RR-Enduro-Modell arbeitet mit einer 40er-Telegabel und einer Hinterradschwinge mit Hebelumlenkung. Alle Motoren haben Wasserkühlung und besitzen einen groß dimensionierten Kühler.

www.betamotor.com

Beta RR Enduro 50 Factory

3650 Euro



Hubraum, Takte	50 cm³, 2T
Leistung	k. A.
Gänge	6
Leergewicht	85 kg
Sitzhöhe	935 mm

Das ist die abgespeckte Edel-Version der RR Enduro 50 für den Renneinsatz in Südeuropa. Fahrwerk und Peripherie sind vom Feinsten, Ausgleichswelle und Getrenntschmierung samt Öltank und -pumpe wurden weggelassen. Ein zweiter Kühler sorgt für thermische Gesundheit im Renngeschehen.

Derbi Senda DRD X-treme 50 SM

Preis 2015: 2990 Euro



Hubraum, Takte	50 cm³, 2T
Leistung	2,1 kW (2,9 PS) bei 6000/min
Gänge	6
Leergewicht	96 kg
Sitzhöhe	865 mm

In der Mokick-Klasse hat Derbi die gut ausgestatteten X-treme-Modelle im Programm. 180 Millimeter Federweg und reichlich Sitzhöhe unterstreichen den ernstgemeinten Auftritt. Ein Brückenrahmen sorgt für Stabilität der leichten 50er, die Supermoto-Variante rollt auf 17-Zoll-Gussrädern.

www.derbi.com

Derbi Senda DRD X-treme 50 R

Preis 2015: 2990 Euro



Hubraum, Takte	50 cm³, 2T
Leistung	2,1 kW (2,9 PS) bei 6000/min
Gänge	6
Leergewicht	97 kg
Sitzhöhe	900 mm

Die preisgleiche Enduro mit dem ellenlangen Namen rollt passend zum Genre auf Drahtspeichenrädern, vorne 21 Zoll groß, hinten 18 Zoll. Hier braucht man noch längere Beine, um einen sicheren Stand zu bekommen, denn Federwege und Sitzhöhe sind einer echten Enduro durchaus würdig.

Di Blasi R7-ES

ab 1990 Euro



Hubraum, Takte	50 cm³, 2T
Leistung	0,9 kW (1,2 PS) bei 4000/min
Gänge	1, Automatik
Leergewicht	32 kg
Sitzhöhe	k. A.

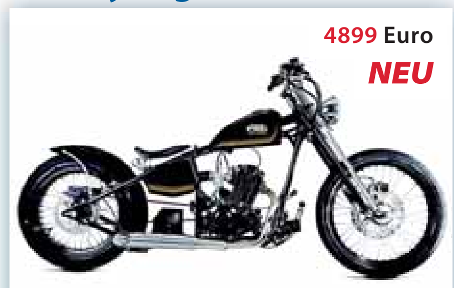
Das auch mit Elektromotor erhältliche Faltmokick wird gegen 500 Euro Aufpreis auch mit rostfreiem VA-Rahmen (Bild) gebaut. Von einem Zweitakt-Automatikmotor angetrieben, schafft das R7-E 45 km/h, zusammengeklappt misst der Winzling nur 87 x 37 x 61 Zentimeter. Er ist in fünf Farben erhältlich.

www.lanztec.de

Johnny Pag Frisco 50

4899 Euro

NEU



Hubraum, Takte	50 cm³, 4T
Leistung	2,0 kW (2,7 PS)
Gänge	5
Leergewicht	120 kg
Sitzhöhe	700 mm

Wenn der Papa eine gechoppte Harley in der Garage hat, darf der Filius keinen Roller daneben parken. Alternativ bietet sich diese amerikanisch-chinesische Coproduktion an, ein echter Starr-Rahmen-Chopper mit Springergabel und ohne Vorderradschutzblech – die aktuell wohl teuerste 50er auf dem Markt.

www.johnnypagmotors.de

Junak 901

1599 Euro

NEU



Hubraum, Takte	49 cm³, 4T
Leistung	2,6 kW (3,5 PS)
Gänge	k. A.
Leergewicht	125 kg
Sitzhöhe	780 mm

Neben Maschinen bis 320 Kubikzentimetern und 125ern bietet die wiederauferstandene polnische Marke Junak mit Produktion in China auch sechs 50er mit Viertaktmotor. Die 900er-Namen haben also nichts mit dem Hubraum zu tun. Die 901 ist die günstigste, wirkt als schlichtes Nutzfahrzeug.

www.junakmotor.de

Junak 901 RS



1799 Euro

Hubraum, Takte	49 cm³, 4T
Leistung	2,5 kW (3,5 PS)
Gänge	k. A.
Leergewicht/Zuladung	115/150 kg
Sitzhöhe	770 mm

Die 901 RS ist einen Hauch kräftiger, wenn man der Papierform glauben darf. Es gibt überraschend wenig Gleichteile bei den drei Versionen. Das Programm von Junak, importiert durch MR-Mototeam, ist sehr umfangreich, und ob die günstigen Fahrzeuge am Ende auch preiswert sind, wird sich zeigen.

Junak 901 Sport



1899 Euro

Hubraum, Takte	49 cm³, 4T
Leistung	2,4 kW (3,3 PS)
Gänge	k. A.
Leergewicht/Zuladung	131/150 kg
Sitzhöhe	780 mm

Die Sport ist die schwerste und teuerste, hat aber nicht die höchste Leistung. Der Motor ist zumindest optisch eines der millionenfach gebauten und in Asien der Massenmotorisierung dienenden Aggregate. Enorme Reichweiten dürfte der eines großen Tourers würdige Tankinhalt von 18 Litern ergeben.

Junak 904



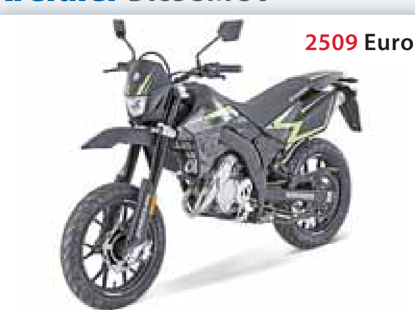
1799 Euro

NEU

Hubraum, Takte	49 cm³, 4T
Leistung	2,8 kW (3,8 PS)
Gänge	k. A.
Leergewicht/Zuladung	121/150 kg
Sitzhöhe	923 mm

Neu im Programm bei Junak ist das Modell 904, das sich durch einen komplett anderen Motor im modern und ansprechend gestalteten Umfeld von den anderen 50er Junaks abhebt. Elektro- und Kickstarter sind praktisch im Alltag, der große 15-Liter-Tank verspricht seltene Tankstopps.

Kreidler Dice SM 50



2509 Euro

Hubraum, Takte	49 cm³, 2T
Leistung	3,5 kW (4,8 PS) bei 6800/min
Gänge	6
Leergewicht/Zuladung	112/150 kg
Sitzhöhe	860 mm

Zum selben Preis wie die 125er-Viertakter bietet Kreidler eine 50er-Supermoto an, allerdings mit Zweitaktmotor. Optik und Ausstattung mit Upside-down-Gabel und Wave-Bremsscheiben überzeugen, ebenso die Leistungsangabe. Für 2016 trägt sie wie alle anderen Kreidler den Namenszusatz „Dice".

www.kreidler.com

KSR-Moto TR 50 SM



1999 Euro

Hubraum, Takte	50 cm³, 2T
Leistung	2,2 kW (3,0 PS) bei 6500/min
Gänge	6
Leergewicht	113 kg
Sitzhöhe	k. A.

Das Design von Kiska (wie KTM), Under-Seat-Auspuff, Upside-down-Gabel, Wave-Bremsscheiben – KSR-Moto legt auch bei den 50ern gewaltig vor. Außer der Normal-Version (im Bild) gibt es noch eine grüne Competition-Variante und ein ausstattungsreduziertes Modell namens SM One.

www.ksr-moto.com

KSR-Moto TR 50 X



2199 Euro

Hubraum, Takte	50 cm³, 2T
Leistung	2,2 kW (3,0 PS) bei 6500/min
Gänge	6
Leergewicht	113 kg
Sitzhöhe	k. A.

Nicht verwirren lassen: Was früher Generic hieß, läuft heute unter KSR-Moto. Die beiden 50er werden laut Herstelleraussage in Europa entwickelt und in China „unter Aufsicht" österreichischer Ingenieure gebaut. Gute Ausstattung, ordentliche Federwege und Stollenreifen ab Werk machen Lust auf Offroad.

Kymco K-Pipe 50



1749 Euro

Hubraum, Takte	49 cm³, 4T
Leistung	1,4 kW (1,9 PS) bei 7500/min
Gänge	4, Halbautomatik
Leergewicht/Zuladung	107/150 kg
Sitzhöhe	740 mm

Die K-Pipe, die es auch als 125er gibt, folgt einem ganz eigenen Stil. Eine Prise Ducati, eine Rohrlänge Bimota vermag man zu erkennen. Jedenfalls nicht langweilig, aber nicht so leicht, wie sie wirkt. Schalten ohne zu kuppeln erleichtert den Stadtverkehr, der Viertakter macht die K-Pipe leise und sparsam.

www.kymco.de

Peugeot Vogue



999 Euro

Hubraum, Takte	49 cm³, 2T
Leistung	2,0 kW (2,7 PS) bei 6000/min
Gänge	Variomatik
Leergewicht	50 kg
Sitzhöhe	730-820 mm

Ein Mofa wie früher, bar jeden Motorrad-Anspruchs. Kaum zu glauben, dass es dieses Relikt vergangener Tage immer noch gibt. Es läuft 45 km/h wie die anderen teuren Teile auf diesen Seiten, kommt aber wie eh und je mit Trommelbremsen aus. Und ist dabei so herzerfrischend praktisch und klassenlos.

www.peugeot-scooters.de

Rieju MRT Freejump 50R/SM



2549 Euro

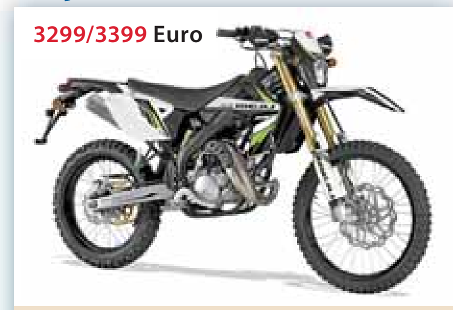
Hubraum, Takte	50 cm³, 2T
Leistung	1,6 kW (2,2 PS) bei 6500/min
Gänge	6
Leergewicht	91 kg
Sitzhöhe	880 mm

Zwischen den einfachen und günstigen Europa-Modellen und den teuren Edelteilen MRT Cross Pro liegen die modern gestylten MRT-Racing-Modelle und die sehr bunt gestalteten „Freejump". Enduro und Supermoto sind jeweils preisgleich. Die auffälligsten Unterschiede finden sich bei der Optik.

www.rieju.de

Rieju MRT Cross 50 Pro/SM

3299/3399 Euro



Hubraum, Takte	50 cm^3, 2T
Leistung	1,6 kW (2,2 PS) bei 6500/min
Gänge	6
Leergewicht	91 kg
Sitzhöhe	880 mm

Professionellen Ansprüchen sollen die „Pro"-Varianten der MRT-Reihe von Rieju genügen. 800 Euro Aufpreis für Upside-down-Gabel, Federbein mit Ausgleichsbehälter und Wave-Bremsscheiben wären ja okay, aber wo ist der tiefere Sinn bei einer auf gesetzeskonforme 45 km/h eingebremsten 50er?

Rieju RS3 50

3299 Euro



Hubraum, Takte	50 cm^3, 2T
Leistung	1,5 kW (2,1 PS) bei 6500/min
Gänge	6
Leergewicht	119 kg
Sitzhöhe	750 mm

Die RS3 50 sieht ihrer großen 125er Schwester recht ähnlich, indes treibt sie ein wassergekühlter Zweitakter an. Der könnte offen sogar über sechs PS leisten. Auch Gewicht und Tankvolumen deuten die Nähe zur 125er an, aber für knapp 3300 Euro gibt es woanders tatsächlich eine ausgewachsene 125er.

Rieju RS3 50 Naked

3299 Euro



Hubraum, Takte	50 cm^3, 2T
Leistung	1,5 kW (2,1 PS) bei 6500/min
Gänge	6
Leergewicht	119 kg
Sitzhöhe	750 mm

Noch immer wird die RS3 50 Naked mit einer Preissenkung beworben. Preisgleich wie die vollverkleidete RS3 50, ist der Betrag gleichwohl ambitioniert. Wave-Bremsscheiben, Upside-down-Gabel und modernes Design machen an, der bekannte Minarelli-Zweitakter sorgt für Vortrieb.

Rieju Tango 50

2549 Euro



Hubraum, Takte	50 cm^3, 2T
Leistung	1,6 kW (2,2 PS) bei 6000/min
Gänge	6
Leergewicht	98 kg
Sitzhöhe	790 mm

Die spanischen Pressebilder zeigen die Tango als eine trialartige Enduro wie oben zu sehen, der deutsche Prospekt hingegen mit Gussfelgen und Straßenreifen. Scheibenbremsen und der robuste Minarelli-Zweitakter sind wiederum gleich. Es gibt sie auch mit Viertaktmotor als 125er und 250er.

SFM XTC-S 50

2499 Euro *NEU*





Hubraum, Takte	49 cm^3, 4T
Leistung	2,5 kW (3,4 PS)
Gänge	4
Leergewicht/Zuladung	140/150 kg
Sitzhöhe	k. A.

Die 50 cm^3-Version der 125er XTC-S ist eine der schwersten 50er am Markt, hat bald Motorrad-Format. Da sind selbst die vergleichsweise kräftigen dreieinhalb Viertakt-PS nicht die Welt. Upside-down-Gabel, Wave-Bremsscheiben und Zentralfederbein hinten schmücken die neue 50er.

www.sfm-bikes.de

SFM ZZ 50

2499 Euro



Hubraum, Takte	49 cm^3, 2T
Leistung	3,5 kW (4,8 PS)
Gänge	6
Leergewicht/Zuladung	112/150 kg
Sitzhöhe	860 mm

Wesentlich leichter, dafür nochmals kräftiger ist die zweitaktende 50er Variante der Supermoto ZZ. Mit fast fünf PS wäre sie deutlich schneller als 45 Stundenkilometer, wenn sie nur dürfte. Die Wave-Bremsscheiben würden auch dieses Tempo bändigen, vorne federt eine Upside-down Gabel.

Sherco Enduro SE 50 R/SM

2939/2775 Euro



Hubraum, Takte	50 cm^3, 2T
Leistung	1,3 kW (2,6 PS) bei 6250/min
Gänge	6
Leergewicht	83 kg
Sitzhöhe	910 mm

In rattenscharfem Outfit mit liebevollen Detaillösungen treten die Sherco-Hochbeiner an. Enduro und Supermoto vertrauen auf einen wassergekühlten Zweitakter, die Fahrwerke mit zünftigen Federwegen sollten artgerechten Einsatz gut wegstecken. Die Optik in Blau gleicht den großen Shercos.

www.sherco-motorrad.de

Sky Team Skymini

ab 999 Euro



Hubraum, Takte	49 cm^3, 4T
Leistung	1,9 kW (2,6 PS) bei 7500/min
Gänge	4
Leergewicht	59 kg
Sitzhöhe	k. A.

Die putzigen Skymini-Modelle rollen auf acht-Zoll-Rädchen, sie gehen auf die frühere Honda Monkey zurück. Importeur German Mini Biker führt sie neben der Chrom-Variante für 1100 Euro in vielen Farben und Ausbaustufen, auch als 125er. Außerdem im Programm: PBR, Le Mans, Gorilla und viele mehr.

www.skyteam-germany.de

Sky Team Sky Max 50

ab 1099 Euro



Hubraum, Takte	49 cm^3, 4T
Leistung	1,9 kW (2,6 PS) bei 7500/min
Gänge	4
Leergewicht	76 kg
Sitzhöhe	k. A.

Sky Max mit Namen, vom Wesen eine Dax: Seit Honda das schnuckelige Teil nicht mehr anbietet, kommen die Viertaktmokicks unter diesem Namen aus China. Die Sky Team Dax startet elektrisch, hat ein Vierganggetriebe mit Handkupplung, bremst vorne per Scheibe und bunkert fünfeinhalb Liter Sprit.

Elektrobikes in Deutschland



BMW C Evolution



Leistung	35 kW (48 PS)
Drehmoment	72 Nm
Reichweite	100 km
Ladezeit	3–4 h
Leergewicht/Zuladung	265/180 kg
Sitzhöhe	780 mm
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h

Der C Evolution ist nur 15 Kilogramm schwerer als sein vergleichbarer Benzinbruder C 650 Sport, leider aber fast 4000 Euro teurer. Und wie fährt er? Leise, handlich, kraftvoll, sicher dank Antischlupfregelung und ABS, eigentlich das ideale Pendlerfahrzeug mit großem Helmfach und Wetterschutz. Nur leider nichts für Sparfüchse, eher etwas für Menschen, denen der Spaß an der modernen Technik den Aufpreis wert ist. Und der Spaß am fast lautlosen, aber blitzschnellen Ampelstart mit anschließend stromsparendem Segeln.

Die Batterien tragen den Großteil zum Gewicht bei. Deshalb sollten sie eng um den Schwerpunkt herum angeordnet werden, wie das Bild unten schön zeigt



www.bmw-motorrad.de

EMCO Retro/Classic/Sport



Leistung	1,5 kW (2,1 PS)
Drehmoment	k. A.
Reichweite	50–100 km
Ladezeit	2 h
Leergewicht/Zuladung	85/150 kg
Sitzhöhe	k. A.
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h

In verschiedenen Designs von Classic (im Bild) über Retro bis sportlich-modern bietet Emco Roller mit Lithium-Ionen-Wechselakkus, die herausnehmbar und so auch in der Wohnung zu laden sind. Die meisten gehören zur 45 km/h-Klasse, Spitzenmodell ist der Novum S5000 aus der Sport-Line, er kommt auf 82 km/h und kostet knapp 6000 Euro. In Bild und Datenkasten der besonders leichte Novi C1500. Hinter Emco steht die Erwin Müller Gruppe in Lingen, die ihr Geld in der Bau- und Klimatechnikbranche verdient.

www.emco-elektroroller.de

Elmoto HR-2 Evo/TE-2



Leistung	2 kW (2,7 PS)
Drehmoment	40 Nm
Reichweite	bis 65 km
Ladezeit	2–4 h
Leergewicht/Zuladung	47/148 kg
Sitzhöhe	890 mm
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h

Seit 2009 gibt es das Elmoto, mit dessen Urversion HR-2 in den Jahren 2010 und 2011 in Stuttgart ein Feldversuch des Enerieversorgers EnBW durchgeführt wurde. So gehört das mittlerweile zum HR-2 Evo weiterentwickelte Elektromoped zu den bekanntesten seiner Art. Das Evo kann ab Werk nach Wunsch individualisiert werden, etwa mit breiteren Felgen. Das komfortabler ausgelegte Tiefeinsteiger-Modell TE2 hat identische Leistungsdaten, zelebriert mehr den Alltagsnutzen und kommt kleineren Fahrern entgegen.

Das HR-2 Evo (unten) ist die Weiterentwicklung des ersten Elmoto, mehr chic als praktisch. Das TE-2 übernimmt die Rolle des Alltagspraktikers



www.elmoto.com

Etropolis Retro/Bel Air/Milano



Leistung	1,5 kW (2,1 PS)
Drehmoment	k. A.
Reichweite	bis 60 km
Ladezeit	4–5 h
Leergewicht/Zuladung	98/100 kg
Sitzhöhe	780 mm
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h

Der Milano im Vespa-Look ist das Spitzenmodell der hauptsächlich in Italien vertriebenen etropolis-Scooter. Für 2995 Euro gibt es einen herausnehmbaren Lithium-Ionen Akku unter der Sitzbank und ein ansprechendes Äußeres. Die Modelle Retro in Cruiser-Optik und Bel Air im klassischen Roller-Design kommen für knapp 2500 Euro mit Silizium-Akkus, gegen Aufpreis mit den 30 Kilogramm leichteren Li-Io-Stromspeichern. Das einsitzige Nutzfahrzeug Reload mit 150 Kilogramm Zuladung ist für den professionellen Einsatz gedacht.

www.e-tropolis.de

Energica Ego



ab 29 750 Euro
NEU ABS

Energica in drei Sekunden auf 100 km/h. Der Hightech-Renner wird gebaut von der CRP-Gruppe in Modena, einem auch in der Formel 1 tätigen Autozulieferer und CNC-Spezialisten. Vier verschiedene Mappings, mit dem ABS gekoppelte Motorbremse, gekühlte Batterien, Connectivity – High Tech pur.

Power, Optik, Öhlins-Fahrwerk, Brembo-Bremsen, alles so, wie man es von einem Supersportler erwartet. Importeur ist die Firma MMS Concept in Osterrode, Harz

Leistung	100 kW (136 PS)
Drehmoment	195 Nm
Reichweite	100–190 km
Ladezeit	0,5–3,5 h
Leergewicht	258 kg
Sitzhöhe	810 mm
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h

Dieses aus Italien stammende Superbike dürfte das stärkste, schnellste und wohl auch optisch ansprechendste Elektromotorrad auf dem Markt sein. Sein ölgekühlter Permanentmagnet-Synchronmotor beschleunigt die

www.energicasuperbike.com

Govecs Go!



4199 bis 6999 Euro

Leistung	7 kW (9,5 PS)
Drehmoment	114 Nm
Reichweite	50–70 km
Ladezeit	2–5 h
Leergewicht/Zuladung	120/150 kg
Sitzhöhe	790 mm
Höchstgeschwindigkeit	80 km/h

Govecs-Roller werden von der österreichischen Firma KSR-Moto vertrieben. Die Versionen 1.3, 1.4 und 2.4 sind leistungsgleich, alle haben Lithium-Ionen-Akkus (bis auf 1.3 herausnehmbar). Der 2.4 für 4995 Euro hat die größte Reichweite. Die 80 km/h-Variante 3.4 (im Bild) hat ein enormes Drehmoment von 114 Nm. Der Motor sitzt vor dem per Riemen angetriebenen Hinterrad. Das Ladegerät ist eingebaut, so kann der GO! an die normale Steckdose. Das T-Modell ist als Lastenfahrzeug gedacht, es schleppt 150 Kilogramm.

www.govecs.de

IO Scooter Vienna



Preis: k. A.

Leistung	10 kW (13,6 PS)
Drehmoment	165 Nm
Reichweite	60–70 km
Ladezeit	3–4 h
Leergewicht/Zuladung	152/160 kg
Sitzhöhe	840 mm
Höchstgeschwindigkeit	72 km/h

Von der österreichischen E-Bike-Schmiede IO Scooter kann man über einen Online-Shop unter anderem den Vienna beziehen. Als Vienna XE liefert er 10 Kilowatt Leistung ans Hinterrad. Der stärkere Lithium-Akku des XE hat kürzere Ladezeiten als die Silizium-Batterie des Normal-Vienna, der mit 4 kW Leistung und Topspeed 45 km/h eine andere Zielgruppe anspricht. Außerdem im Programm: der kräftige Sofaroller Manhattan, der nutzfahrzeugähnliche King Kong und der leichte und kleine, aber auch recht preisgünstige Scooby.

www.io-scooter.com

Johammer J1.150/J1.200



23 000/25 000 Euro

Leistung	16 kW (22 PS)
Drehmoment	k. A.
Reichweite	150–200 km
Ladezeit	2,5–3,5 h
Leergewicht	159/178 kg
Sitzhöhe	650 mm
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h

Ohne Vorbild aus dem traditionellen Motorradbau ist das Elektrobike von Johammer aus Österreich optisch einzigartig, konstruktiv allemal. Zwischen vorderer Schwinge mit Achsschenkellenkung und hinterer mit der Antriebseinheit sitzen selbst entwickelte Akkus und Federelemente in einer Art Kiste, so ist der Schwerpunkt angenehm tief. Die Anzeigeinstrumente befinden sich als Farbdisplays in den Spiegeln. Der Elektro-Cruiser von Johammer wird im Direktvertrieb verkauft, auf Touren im Mühlviertel kann man ihn kennlernen.

www.johammer.com

Kreidler e-Florett 1.0/3.0



2434/ 3834 Euro

Leistung	4 kW (5,4 PS)
Drehmoment	k. A.
Reichweite	50–60 km
Ladezeit	4–6 h
Leergewicht/Zuladung	118/150 kg
Sitzhöhe	790 mm
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h

Kreidler Florett? Das namensgebende Original findet sich inzwischen in Oldtimerzeitschriften, dies ist ein moderner Roller, der seine Lithium-Eisenphosphat-Akkus im dicken Trittbrett spazierenfährt. Der überaus kräftige Radnabenmotor schiebt ihn locker jeden Berg hinauf. Für 1400 Euro weniger gibt es den kleinen Bruder namens 1.0, er hat einen nur drei Kilowatt starken Radnabenmotor und muss mit Silizium-Akkus auskommen. Er ist 30 Kilogramm schwerer und unterscheidet sich deutlich in der Optik.

www.kreidler.com

KTM Freeride E-SX/E-XC/E-SM



10 995/11 295/ 11 595 Euro

Leistung	16 kW (22 PS)
Drehmoment	42 Nm
Reichweite	50 km
Ladezeit	1,5 h
Leergewicht/Zuladung	110/170 kg
Sitzhöhe	910 mm
Höchstgeschwindigkeit	75 km/h

Die KTM Freeride mit Elektroantrieb gibt es in drei Versionen. Die E-XC ist die zulassungsfähige Endurovariante. Dank Mattighofer Entwicklungskompetenz in Sachen Geländeflitzer sind die Fahreigenschaften über jeden Zweifel erhaben, den Geländespaß ohne Lärm und Gestank verlängert der Wechselakku. Die Supermotovariante E-SM gibt den flinken Stadtflitzer, dürfte aber auch auf winkligen Kartbahnen viel Spaß bringen. E-SX heißt der Vollcrosser für die Piste ohne Straßenzulassung.

Nach guter alter Tradition hat die Supermoto als einzigen Unterschied zur Enduro 17-Zöller mit Straßenreifen. Drehmoment haben beide mehr als eine 390er Duke



www.ktm.com

Kumpan 1950



1799 Euro

NEU

Leistung	0,25 kW (0,34 PS)
Drehmoment	k. A.
Reichweite	30–40 km
Ladezeit	2,5 h
Leergewicht/Zuladung	16/100 kg
Sitzhöhe	k. A.
Höchstgeschwindigkeit	20 km/h

Perfekter Begleiter für den urbanen Lifestyle verspricht die Werbung, Gehhilfe spotten die Kollegen. Die Wahrheit liegt vermutlich dazwischen, denn das ist tatsächlich ein Tretroller. Durch Abstoßen mit dem Fuß lässt sich die Reichweite spürbar verlängern, am Ziel klappt man das trendige Retro-Teil einfach zusammen und nimmt es mit hinein. Das geht natürlich auch in Bus und Bahn, Anschlussmobilität heißt das Zauberwort. Rechtlich ist der Kumpan 1950 ein Mofa mit Versicherungskennzeichen, bis 20 km/h ohne Helmpflicht.

www.elektroroller-kumpan.de

Kumpan 1954 L



ab 3999 Euro

Leistung	2 kW (2,7 PS)
Drehmoment	k. A.
Reichweite	(mit 3 Akkus) bis 150 km
Ladezeit	2,5–4 h
Leergewicht/Zuladung	98/182 kg
Sitzhöhe	880 mm
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h

Eine ganze Merchandising-Welt bauen die Leute von Kumpan um ihre hübsch gemachten Retro-Roller. Technisch sind die nach Jahreszahlen benannten Stromer mit Lithium-Ionen-Akkus und Schnelladegerät ganz weit vorne. Ein Akku ist serienmäßig, bis zu drei der entnehmbaren, je knapp zehn Kilogramm schweren Stromspeicher kann das Helmfach bunkern, der Helm muss ins Topcase. Laden lassen sich die Akkus im Roller oder ausgebaut an jeder Steckdose. Das etwas leichtere Modell 1953 ist 150 Euro günstiger.

SFM Prima E



1699 Euro

NEU

Leistung	0,8 kW (1,1 PS)
Drehmoment	50 Nm
Reichweite	30 km
Ladezeit	4–6 h
Leergewicht/Zuladung	49/125 kg
Sitzhöhe	730 mm
Höchstgeschwindigkeit	20 km/h

Dies hier ist die Neuauflage der 2010 eingeführten Prima E. Das leichte Ultrakurzstreckenfahrzeug wird von einem bürstenlosen Radnabenmotor im Hinterrad angetrieben. Auf der langen Sitzbank des Einsitzers haben auch große Menschen Platz, vorne findet die Handtasche trockenen Unterschlupf. Das bis 20 Stundenkilometer schnelle und daher von der Helmpflicht befreite Prima E bekam in der Neuauflage eine Scheibenbremse vorne und einen Digitaltacho. Die Reichweite ist eher bescheiden, der Preis passenderweise auch.

www.sfm-bikes.de

SFM MadAss E



ab 1999 Euro

Leistung	1,5 kW (2,0 PS)
Drehmoment	200 Nm
Reichweite	50–60 km
Ladezeit	6–7 h
Leergewicht/Zuladung	48/82 kg
Sitzhöhe	800 mm
Höchstgeschwindigkeit	25/45 km/h

200 Newtonmeter Drehmoment? Damit wäre die MadAss E stärker als alle Motorräder in diesem Katalog, ausgenommen solche Kolosse wie Boss Hoss und Triumph Rocket III. Wie auch immer der Hersteller auf die Idee kommt, dass der irgendwie als Fremdkörper neben dem Hinterrad hängende Motor derart kräftig sein soll, die Optik der MadAss hat unter der Elektrifizierung jedenfalls sichtbar gelitten. Dafür ist die MadAss E so klein zusammenklappbar, dass sie mutmaßlich in jeden Kofferraum passen soll.

Yamaha EC-03

ab 2550 Euro



Leistung	1,4 kW (1,9 PS)
Drehmoment	9,6 Nm
Reichweite	20–50 km
Ladezeit	7 h
Leergewicht/Zuladung	56/87 kg
Sitzhöhe	745 mm
Höchstgeschwindigkeit	25/45 km/h

Fast glaubt man, in diesem von Yamaha seit der Intermot 2010 angebotenen E-Bike einen Klon des SFM Prima E zu erkennen. Das Hinterrad des EC-03 hängt jedoch in einer Einarmschwinge, auch die Gabel ist aufwendiger. Das Yamaha ist schneller und kräftiger, aber auch teurer und muss vorne noch mit einer Trommmelbremse auskommen. Beider Lebensraum ist die Kurzstrecke. Bei Rennveranstaltungen konnte das EC-03 zwischen den Boxen im Einsatz gesichtet werden. Auch eine 25 km/h-Version ist verfügbar.

www.yamaha-motor.eu.de

Zero FX ZF 3.3/6.5 / FXS ZF 3.3/6.5

10 130/12 490 Euro

NEU ABS



Leistung	20/33 kW (27/44 PS)
Drehmoment	95 Nm
Reichweite	27–145 km
Ladezeit	1–9 h
Leergewicht	112/131 kg
Sitzhöhe	881 mm
Höchstgeschwindigkeit	137/137 km/h

Die Enduro FX und die Supermotovariante FXS sind die Leichtgewichte von Zero. Stärkere Akkus und ein komplett neuer Motor lassen auch die beiden Springinsfelde länger durchhalten als die jeweiligen Vorjahresmodelle. FX uns FXS sind preisgleich, beide sind in zwei Akku-Leistungsstufen erhältlich. Die teurere Version ZF 6.5 hat einen doppelt so starken Akku und 18 Kilogramm mehr Gewicht, aber auch 13 Kilowatt mehr Motorleistung als die ZF 3.3. Das serienmäßige ABS der neunten Generation stammt von Bosch.

www.zeromotorcycles.com

Zero DS

ab 12 490 Euro

NEU ABS



Leistung	40 kW (54 PS)
Drehmoment	92 Nm
Reichweite	85–288 km
Ladezeit	2–11 h
Leergewicht	173–207 kg
Sitzhöhe	843 mm
Höchstgeschwindigkeit	158 km/h

Die Zero DS (für Dualsport) ist das bekannteste und am längsten angebotene Fahrzeug des kalifornischen Anbieters Zero. Nachdem Reifen (von Pirelli), Fahrwerk (von Showa) und Bremsen (mit Bosch-ABS) guten Motorrad -Standard erreicht haben, wird jedes Jahr die Batterieleistung verbessert, für 2016 ein neuer Motor verbaut und die Steuerungselektronik optimiert. Der Kunde kann nun zwischen drei Stufen bei der Akkukapazität von 9,8 bis 15,9 Kilowattstunden wählen, mit je nach Zubehör deutlich reduzierten Ladezeiten.

Zero DSR

ab 17 840 Euro

NEU ABS



Leistung	50 kW (67 PS)
Drehmoment	144 Nm
Reichweite	113–288 km
Ladezeit	2–11 h
Leergewicht	190–210 kg
Sitzhöhe	843 mm
Höchstgeschwindigkeit	158 km/h

Die R-Version der DS verfügt über eine nun nochmals stärkere Ausbaustufe des neuen Z-Force-Motors und serienmäßig über die stärkste Akkukapazität ZF 13.0. Zusätzlich erhöht ein auch nachrüstbarer „Power-Tank" die Akku-Kapazität nochmals um 2,8 Kilowattstunden. Wird die nicht mit „Power-Tank" kombinierbare, „Charge-Tank" getaufte Technologie verbaut, die für alle Zero-Modelle außer FX und FXS ab Baujahr 2015 zu haben ist, kann sich die Ladegeschwindigkeit verdreifachen, wenn eine Level-2-Ladestation zur Verfügung steht.

Zero S/SR

ab 12 490/17 840 Euro

NEU ABS



Leistung	40/50 kW (54/67 PS)
Drehmoment	92/144 Nm
Reichweite	98–317 km
Ladezeit	1,5–11 h
Leergewicht	171–208 kg
Sitzhöhe	807 mm
Höchstgeschwindigkeit	153/164 km/h

Die Zero S ist als reine Straßenmaschine konzipiert. S und SR unterscheiden sich auf die nämliche Weise wie die Modelle DS und DSR in der Motorleistung. Auch hier gibt es die R-Version nur mit dem stärksten Akkupack sowie wahlweise ab Werk mit zusätzlichem „Power Tank". Diese Version ist mit 317 Kilometern Zeros Reichweitenkönig, kostet dann aber auch 20 500 Euro. Hiermit ist der „Charge-Tank" zum besonders schnellen Laden allerdings nicht kompatibel, da muss das normale Schnellladegerät reichen.



Äußerlich sind die beiden Modellversionen S und SR nur am Aufkleber zu erkennen. Unter der Schale bestimmen Akkus und Steuergeräte den Leistungsunterschied

Tuning, Umbau, Customizing



ABM



ABM-Honda CBR 1000 RR, SC 59: Stummellenker multiClip, Brems- und Kupplungshebel syntoEvo, Ausgleichsbehälter cube, isaac4-Radialbremszangen CNC gefräst, Stahlflexbremsleitungen für ABS, Bremsscheiben ABM peakEvo vorn und hinten (alles von ABM); Akrapovic-Spezialauspuffanlage, MRA Verkleidungsscheibe, Custom-Folierung www.ab-m.de

Von der Entwicklung über die Herstellung bis hin zum Vertrieb läuft bei ABM alles aus einer Hand. Qualität und moderne Technologie aus dem baden-württembergischen Breisach haben sich durchgesetzt. ABM liefert Kits für Superbike-Umbauten, Produkte für den Lenkerbereich, Stahlflexbremsleitungen, Bremskomponenten, Fußrastenanlagen und Styling-Produkte wie Spiegel und Lenkerenden. Kundenwünsche können dank der kurzen Wege auch kurzfristig realisiert werden. Die „Made in Germany"-Teile werden sofort auf dem hauseigenen Prüfstand unter die Lupe genommen. Besonders effizient ist ABM bei der Herstellung von kleinen, komplexen Frästeilen, bei denen absolute Präzision gefragt ist.

Bikerbox-Racing



Bikerbox-Yamaha R1M: 206 PS bei 13 700 U/min, 114 Nm bei 10 600/min, 171 kg rennfertig, bitubo-Fahrwerk, Arrow-Auspuff, 2D-Datarecording, Yamaha-Kit-Steuergerät und Kabelbaum, Galfer-Bremsen, CNC-Saller-Alu-Heckrahmen, Bikerbox-Fußrastenanlage, Umbau auf Stocksport-Niveau 16 000 Euro, gesamt 39 000 Euro www.bikerbox-racing.de

Bikerbox-Chef Sepp Buchner ist mit Leib und Seele Rennsport-Fan. Deshalb setzt er sich auch mit Herzblut für die Karriere von Marvin Fritz ein, der 2014 Deutscher Supersportmeister und 2015 Gesamt-Vierter in der Superstock-Klasse wurde. Und nun steigt Buchner mit dem 22-jährigen in die IDM Superbike auf. Die Bikes an die Grenze des Machbaren zu bringen und höchste Motorleistung mit High-End-Fahrwerkskomponenten zu kombinieren ist Buchners Thema. Das Gesamtsystem ist ihm wichtig. Und er weiß, wie es funktioniert. Buchner war jahrelang als Mechaniker im MotoGP verpflichtet. Seine Erfahrung kommt allen Motorrädern zugute, die jetzt bei ihm in der Bikerbox in Feichten repariert oder getunt werden.

Cafemoto



Cafemoto 003-K 1100 R: Lenkerverkleidung der R 90 S, gekürzte R 100 RS-Sportsitzbank, Batterie und Steuergerät im Sitzbankheck für ein freies Rahmendreieck, Rahmenheck ansteigend und gekürzt, KTM 1290 R-Schalldämpfer, Remus-Edelstahlkrümmer, Gewichtsreduktion von 268 kg auf 240 kg vollgetankt, Superbike-Lenker www.cafemoto.de

Cafemoto in Gelsenkirchen und Dortmund versteht sich als Ideengeber und Designer rund um den Umbau von BMW-Motorrädern. Hinter der 003-K 1100 R stand die Idee zu zeigen, dass man aus einem biederen, aber funktional überzeugenden Sporttourer auch ein Superbike als Hommage an Freddie Spencer, Wayne Rainey und Co. machen kann. Die perfekte Verbindung zwischen den Superbikes der 80er-Jahre und BMW stellt für die Jungs aus dem Pott die R 90 S dar, die mit Greg Pridmore erfolgreich in der amerikanischen Superbikemeisterschaft unterwegs war. Und was bisher an Geräusch den Serienendtopf der K 1100 R verließ und alles andere als ein Sound war, klingt jetzt nach knackigem Vierzylinder-Sportler.

Deals and Wheels



DAW Products Z 953: Umbaukit für Kawasaki Z 1000 Baujahr 2003-2006 (Kit Z 953) und Kawasaki Z 750 Baujahr 2004-2006 (Kit Z 748), bestehend aus Stahltank, Sitzbank, Seitendeckel, Heck, allen Halterungen und Kleinteilen, Preis: 2495 Euro www.deals-and-wheels.de

Deals and Wheels hat seinen Classic-Umbau Plug´n´Ride Kit getauft, weil er ohne jegliche Veränderung an Rahmen oder anderen Teilen passt. Alle Umbauteile samt Elektrik werden mit den nötigen Adaptern geliefert. Der Kit ist 500 Euro teurer als letztes Jahr, aber dafür hat Urheber Oliver Heiermann aus Velbert etliche Produktionsbetriebe mit Höchstansprüchen gequält. Hinter dem studierten Industrial Designer liegen schon wilde Jahre, andererseits schaffte er aber auch den Aufbau eines Motorradhandels aus dem Altpapierkeller eines Industriekomplexes. Für die Kawa-Kunden können Extras zum Basis-Kit demnächst auf der Website über einen Konfigurator direkt zusammengestellt und betrachtet werden.

Diopa



Diopa-Ducati Monster: Verkleidungsteile für Monster 821 und 1200; Höcker 475 Euro inkl. Befestigungsmaterial, alle Original-Befestigungspunkte inkl. Sitzbankschloss werden verwendet und bleiben erhalten; Aufpreis für Höcker mit Startnummernfeld in Kohlefaser 120 Euro, Heckunterverkleidung 125 Euro, Verkleidungskiel 248 Euro www.diopa.com

Der Familienbetrieb im Herzen Stuttgarts ist seit 1986 auf die Herstellung von Verkleidungsteilen in GfK und Kohlefaser spezialisiert. Der Schwerpunkt liegt auf Verkleidungen und Sitzbänken für Ducatis von der Königswelle bis zu aktuellen Motorrädern. Die Teile sind ausschließlich in Handarbeit gefertigt. Bei Diopa werden auch Oldtimer- und Youngtimerteile repariert oder wiederhergestellt, sogar Unikate wie GfK-Tanks für ältere Ducati Pantahs. Geht nicht, gibt´s nicht. Selbst Kunden mit ausgefallenen und schwierigen Wünschen lässt der Chef nicht abblitzen. Im Programm sind zudem Verkleidungsmasken und Motorspoiler für Fabrikate wie die Suzuki TL 1000, Yamaha TRX und SRX.

DSB Berlin



DSB-Ducati Monster: Hubraumerweiterung von 1100 auf 1170 cm^3, getrimmt von 93 auf 109 PS, Drehmoment von 94 Nm auf 116 Nm erhöht, Nockenwellen bearbeitet, zylinderselektives DSB-Mapping mit Powercommander V, Öhlins-Fahrwerk, Gilles-Fußrastenanlage, Rizoma-Lenker; Motorumbau inkl. Mapping ca. 4000 Euro www.dsb-berlin.de

Die Berliner DSB-Truppe machte ihr Hobby 2001 zum Beruf und ist auf die Marken Ducati und Aprilia spezialisiert. Neben dem Tagesgeschäft zogen die Jungs eine Rennsportabteilung auf, in der inzwischen unabhängig von Marken und Typen kräftig getunt wird. Dieser Leidenschaft geschuldet sind zahlreiche Rennteilnahmen, unter anderem bei der German Speedweek und der TT auf der Isle of Man. Für Normalverbraucher haben serienmäßige Bikes schon Leistung im Überfluß, der Weg zu DSB lohnt sich trotzdem. Als offizieller Öhlins- und Wilbers-Technikstützpunkt ist die Firma auch auf Fahrwerkseinstellungen spezialisiert, die individuell auf Motorrad, Fahrer und Einsatzzweck abgestimmt werden.

Harley-Davidson Emsland



Harley-Davidson FXSB Breakout Wunderkind-Edition: J+H Auspuffsystem schwarz-matt; Griffe, Kupplungshebel, Bremshebel, Kennzeichenhalter, Blinkerkits vorn/hinten sowie Hupencover von Wunderkind; Heckumbau, Kennfeldbearbeitung, Motorabstimmung von HD-Emsland; Leistungssteigerung auf über 90 PS, Preis auf Anfrage www.hd-emsland.de

Es ist das Erstlingswerk von HD-Emsland. Der Betrieb gehört zur Hertrampf-Gruppe, deren Chef Denis Hertrampf sein Unternehmen 2015 in einem Gewaltakt auf eine breitere Basis stellte und ebenso groß ausbaute. Dafür steckte er sogar im heiß geliebten Rennsport ein Jahr lang zurück. Bei HD-Emsland in Emsbüren riecht alles noch neu. Die Räume sind erst seit April 2015 geöffnet. Leistungssteigerungen und Komplettumbauten sind auch hier ein Thema. Hertrampf ist Gründungsmitglied im Verband Deutscher Motorrad-Tuner. Die angeschlossenen Mitglieder unterziehen sich strengen, selbstauferlegten Tuning-Richtlinien. Andererseits schafft der Verband interessierten Endverbrauchern mehr Transparenz.

Hessmoto



Hess Triumph Bonneville T100: Bonneville-Basis von 2015, Spezialfederbeine in Schwarz von bitubo, Airbrush und Bemalung, Echtleder-Einzelsattel, diverse Pulverbeschichtungen, Rizoma-Blinker, Breitreifenkit, Weißwandreifen, Speziallenker, Moto-Gadget inkl. Breakoutbox, Luftfilterkit, Remus-Auspuff, Komplettpreis ca. 35 000 Euro www.hessmoto.ch

Nur kurz über den Tellerrand geschaut, lässt sich in der Schweiz die Hess Motorrad AG finden. Die ist seit 1994 ein feiner Ansprechpartner in der Tuning-Szene. Der Phantasie sind keine Grenzen gesetzt. Bei der obigen Bonnie ist zweifelsohne der Union Jack der Eyecatcher. Er sollte die britische Herkunft des Bikes unterstreichen. Der Vollständigkeit halber: Es ist schon verkauft. Das Angebot wird immer auf den neuesten Stand gebracht und den Kundenwünschen angepasst. 2007 ist die Hess Motorrad AG in Ostermundigen mit einem großzügigen Umbau in die Zukunft gerollt. Hier finden sich die kompletten Markenwelten von Harley-Davidson, Triumph, Ducati und BMW unter einem Dach, samt massig Personal.

HPC-Power



Hertrampf MV Agusta F3 675: 135 PS, Aufbau für World Supersporteinsatz, Elektronik Magneti Marelli, Drive by wire, Traktionskontrolle, Blipper (kupplungsfreies Runterschalten), Schaltautomat, Datarecording, Laptimer, Motor neu aufgebaut, Verschleißteile erneuert, Bremse Brembo, Ansaugtrichter Sonderanfertigung, 29 900 Euro www.hpc-power.de

Seit der Betriebsgründung 1981 wird im Hertrampf Performance Center in Nordhorn daran gearbeitet, schnelle Motorräder noch bissiger zu machen. Inhaber Denis Hertrampf verwirklicht sich unter anderem in einem Superbike-Team in der Internationalen Deutschen Meisterschaft und holt gelegentlich echte Fahrerkoryphäen heran. Was im Rennsport funktioniert, kann für Otto Normalverbraucher nur gut genug sein. Für eine Leistungssteigerung, einen Haufen weiterer Technik bis hin zur optischen Veredlung kann der Kunde sein Bike im Laden vorbeibringen. Seit ein paar Jahren hat sich Hertrampf auch auf Klassiker spezialisiert und gönnt alten Schätzchen wie zum Beispiel einer Benelli 750 eine eigene Abteilung.

Kainzinger



Kainzinger-Honda VFR 1200: Hubraumzuwachs um 30,8 cm³, 202 PS, 142 Nm Drehmoment, Öhlins-Gabel in Sonderanfertigung 4050 Euro, Öhlins TTX-Stoßdämpfer in Sonderanfertigung 1890 Euro, Carbon-Radsatz 3980 Euro, Titan-Fahrwerksbausatz 1741 Euro, Stahl-Nockenwellen 1825 Euro, Titanpleuel 4865 Euro www.kainzinger.com

Mit Mototorrädern von der Stange gab sich Herbert Kainzinger nie zufrieden. Als Ex-Rennfahrer in der Deutschen Meisterschaft galt es vielmehr, aus den Bikes alles bis zum Anschlag herauszuholen. Als Chefmechaniker von Oliver Petrucciani und Ralf Waldmann hatte er später auch auf höchster Ebene genügend Gelegenheit dazu. Trotz Standort Hockenheim bekommt Kainzinger inzwischen aber kaum noch etwas live vom Renngeschehen mit. In letzter Zeit hat er sich dafür auf das Tuning der Honda VFR 1200 mit V4-Motor und die motortechnisch ähnliche Crosstourer-Ausgabe spezialisiert, ebenso auf die Aprilia RSV4. Auch an den Fahrwerken wird heftig optimiert, allein für die Öhlins-Gabel gibt es drei Umbaustufen.

Klein



Klein-Yamaha XJR 1300: Gabelbrückensatz als Einzelanfertigung mit eingefrästem Yamaha Yard-Built-Logo, glasperlengestrahlt und eloxiert; PVM 5Y-Speichen-Felgensatz, Stern lackiert, Ränder poliert; Bremssättel von der R1, MT-01-Gabel mit DLC-beschichteten Innenrohren, Nolden 7 Zoll-Voll-LED-Scheinwerfer, Racing-Schwinge www.yamaha-klein.de

Bei der abgebildeten Yamaha XJR 1300 (Modell 2015) handelt es sich um das Siegermotorrad des europaweiten Yamaha Yard-Built Wettbewerbs in der Kategorie XJR 1300. Bei der Anfertigung hat es Motorrad Klein richtig krachen lassen und ist wirklich bis ins letzte Detail gegangen, siehe den handlaminierten Höcker und das Sitzpolster aus Alcantara-Leder. Die Firma Klein ist bereits seit 1967 Yamaha-Vertragshändler und einer der ältesten Vertreter dieser Marke in Deutschland. Der Focus bei den umfangreichen Umbauten, die Inhouse erfolgen, liegt bei Modellen der MT- und FZ-Serie, der YZF-R1 und R6-Modellen sowie den XJR. Aber auch Motorräder wie die Aprilia RSV4 und Tuono werden getunt.

LKM



LKM-Suzuki GSX-S 1000: Hubraum 999 cm³, Leistung an der Kupplung 127,2 kW/173 PS bei 11 400/min, Drehmoment 111,8 Nm bei 8700/min, Auspuff mit Mittelrohr von Akrapovic, Bohrung/Hub 73,4 mm/59 mm, Federweg vorn/hinten 120 mm/130 mm, Leergewicht vollgetankt 212 kg, 12 890 Euro www.lkm.de

In seiner Firma stehen Bikes, die wirklich ein Vermögen kosten, aber bei obiger Suzuki wollte LKM-Chef Hennes Löhr zeigen, dass Tuning auch für schmalere Geldbeutel kein Traum bleiben muss. Die Maßnahmen beschränkten sich auf Motor und Auspuff. Der Rest blieb serienmäßig. Das LKM-Klientel ist bunt gemischt und reicht bis zum schillernden „Mr. Hayabusa" Elmar Geulen. Über 5000 Motoren hat Löhr nach eigenen Angaben schon getunt. Den Betrieb gibt es seit 32 Jahren. Über die Auftragslage kann sich der Chef nicht beklagen. Wer an über 400 Siegen im Rennsport seinen Anteil hat und 100 Motortuning-Angebote für Reihen-Vierzylinder-Viertakter im Angebot hat, kann nicht viel falsch gemacht haben.

LSL



LSL-Triumph Bonneville T 860 Clubman: LSL-Gabelbrücken mit 41 mm Bonneville-Gabel, kurzer Alukotflügel, Stahlflexbremsleitung, A01 Roadster Bar, Clubman-Rückspiegel, gefräste LSL-Rasten und Soziusrasten, Sitzbank Extreme, Aluminium-Fender mit LED-Rücklicht, Aluminium-Speichenräder, Remus-Auspufftöpfe, Preis Umrüstung 7690 Euro www.lsl.eu

Customizing-Experte Jochen Schmitz-Linkweiler hat sich bei der Bonneville-Umrüstung nicht lumpen lassen und investierte wie gewohnt in akribische Handwerkskunst in Verbindung mit einem optisch markanten Gesamteindruck. Der Motor blieb unangetastet. In den letzten 30 Jahren mauserte sich der Fahrzeugtechnik-Ingenieur und Firmengründer vom kleinen Werkstattbesitzer zum namhaften Adressaten für ganz spezielle Motorradumbauten. Ein Markenzeichen ist bis heute der erste LSL-Café-Racer, der auf Basis der legendären Yamaha SR 500 entstand. 25 engagierte Mitarbeiter sind in Krefeld-Oppum beschäftigt. Das Unternehmen mit dem schicken Zubehör hat Handelsvertretungen in ganz Europa.

MB Bike Performance



MB Bike Performance-Yamaha MT-09: Umbau ab Modelljahr 2014, Federgabel Stufe 2 499 Euro, Wilbers-Federbein mit Ausgleichsbehälter am Schlauch 699 Euro, hydraulische Federvorspannung 199 Euro, Dynojet Power Commander 415 Euro, BMC Sport-Luftfilter 83 Euro, Dynojet-Quickshifter 239 Euro, Prüfstand 299 Euro www.bikeperformance.at

Nicht von ungefähr kommt der Zusatz „Performance" im Firmennamen. Denn hinter MB steht kein Geringerer als Martin Bauer, dreifacher IDM Superbike-Meister und MotoGP-Starter. Immer noch heiß begehrt als exzellenter Testfahrer und Berater in den Entwicklungsabteilungen diverser Motorradhersteller, strebt der 39-Jährige nach Perfektion auf und abseits der Rennstrecke. In seiner im österreichischen Eggendorf angesiedelten Firma stehen Fahrwerksanpassungen, Optimierungen des Motors am Dynojet-Rollenprüfstand oder Rahmenvermessungen auf dem Plan, genauso wie Spezial- und Komplettumbauten. Der Kunde ist König. Bauer hat markenübergreifend Lösungen für jedes Budget parat.

Mende



Mende-Suzuki GSX 1135 Classic Superbike AMA: Basis Baujahr 1984, um 3 mm vergrößerter Ventildurchmesser, Bohrung/Hub 82 x 66, Verdichtung 12,5:1, Kolben bearbeitet, CNC-Zylinder mit Sinterlaufbuchsen, geänderter Nockenwellenantrieb mit Kette, voll programmierbare Initech-Zündung, Gabelumbau von Triumph Tiger www.powered-by-mende.de

Wo brav draufsteht, ist noch lange nicht brav drin. Zumindest nicht, wenn das Motorrad aus der Tür von Christian Mende rollt. In einer One-Man-Show motzt der Niedersache jeden Einheitsbrei zum brüllenden Exoten auf und guckt dabei nicht auf die Uhr. Kompromisslos, wie er es für richtig hält, kümmert er sich um seine Kreationen. So wie er die Suzuki GSX 1100 aus der Versenkung des vergangenen Jahrzehnts holte. Nach vielen geborenen und genauso vielen verworfenen Ideen hat Mende seit 2011 drei Prototypen auf die Räder gestellt samt TÜV und Straßenzulassung. Seine Mega-Rakete hat 210 PS bei 193 Kilogramm, allerdings im Renntrimm. Motorbearbeitungen gibt es ab 1490 Euro aufwärts.

Metisse



Metisse Ducati Scrambler CR 800: Basisumbaukit mit poliertem Alutank und Alusitzbank, Sitzpolster, Haltersatz für Tank/Sitzbank, Dekorsatz für 2999 Euro; Lenkerumbau, Remus-Auspuff, Seitendeckel und Schutzblech vorn aus Carbon, X-Pad Racer Sturzpads und Gabel-/Schwingenschützer von Metisse, Alublinker, Aluschraubensätze www.metisse.de

Auf Horst Edler und sein Team Metisse ist wohl schon fast jeder gestoßen, der sein Motorrad aufpeppen will. Seit 1989 ist er im niedersächsischen Leiferde der Anlaufpunkt für Premium-Zubehör. Die meisten Kunden entscheiden sich für den Basis-Umbaukit, allein dabei bleibt es aber so gut wie nie. Installiert wird beim Team Metisse allerdings kein einziges Teil. Es nimmt keine Auftragsarbeiten an. Es wird ausschließlich verkauft. Edler hat aber eine Auswahl kompetenter Motorradhändler an der Hand, die sich extern um den Anbau der exklusiven Teile kümmern. Das Einzige, was sich der Chef nicht aus der Hand nehmen lässt, sind Pressemotorräder und Ausstellungsfahrzeuge. Die sind sogar weltweit bekannt.

MIZU



MIZU (RST) Dirt Bike: Umbau Harley-Davidson Sportster XL 1200 CB, Baujahr 2014, RST-Bauteile: 49er-Komplettgabel inkl. verstellbarer Cartridge, Federbeine hinten, Fußrastenanlage, Bremszangen, Bremsscheiben, Hebel, Griffe, Stahlflexleitungen, Luftfilter; Vance & Hines Auspuffanlage, Kellermann-Blinker, 24 800 Euro www.rst-performance.com

Hinter dem Firmennamen steckt kein anderer als Chef Michael Zupritt. Über ein Vierteljahrhundert liegen seine Schrauberanfänge zurück. Aus der anfänglichen Bude wurde ein stattliches Unternehmen. Durch Umbauten wie der 175 PS starken Suzuki GSR-R blieb er immer im Gespräch. Als Mizu immer größer wurde, ließ sich der Betrieb zertifizieren, um die Herstellung von Zubehör noch besser auf die Kette zu kriegen. In Hilzingen fließen die neuesten Daten aus Rennsport, Trends und Design zusammen. Und dann gibt es eben noch den Unternehmensteil RST, der sich auf das Customizing von Cruisern und Choppern spezialisiert hat. Am Dirt Bike durften die Mitarbeiter trotz Edelzutaten ihre grobe Seite ausleben.

Mörk



Moto Guzzi V7 Scrambler GM-Special: 70er-Jahre-Style, matt-schwarz, ABE-Edelstahl-Auspuffanlage, schwarze Alu-Miniblinker, kleine Rückleuchte, Endurolenker mit Mittelstrebe, Kellermann-Lenkerendenblinker, Militaryspiegel, Grobstollenreifen Conti TKC 80, 9980 Euro (5-Gang ohne ABS), 10 980 Euro (6-Gang mit ABS) www.gerhardmoerk.de

Auf das Konto von Gerhard Mörk gehen schon mehrere hundert Umbauten. Die meisten davon sind Buells. Mörk kaufte 2009 die letzten 200 Exemplare des amerikanischen Labels, als dessen Produktion eingestellt wurde. Seine Firma im schwäbischen Leonberg hat Mörk seit 1983. Sieben Angestellte unterstützen den leidenschaftlichen Biker, der seine Umbauten nicht aufs Äußerste strapaziert, sondern optisch immer noch das Original durchscheinen lässt, als sei es so vom Band gerollt. Seine Moto Guzzi V7 Scrambler GM-Special ist ein echter Prototyp, in den der 58-jährige viel Zeit investierte. Der Erstling wird die Grundlage für eine Kleinserie bilden. Alles andere hat aus Qualitätsgründen laut Mörk keinen Sinn.

Racefoxx



Racefoxx-BMW S 1000 RR: Baujahr 2015, Racefoxx-Teile: Alu-Verkleidungshalter, Frontgeweih, Alu-Heckrahmen, Motorschützer, Öldeckel, Fußrastenanlage, Schaltumkehr, Tankdeckel für Schnelltankanlagen, Stahlflexleitung, Lenkerstummel, Hebel, Rennsport-Abgasanlage Titan; PVM-Leichtmetallfelgen, D.I.D.-Kettensatz 520 Alu www.racefoxx.com

Rennbikes und Umbauten sind die Spezialität von Racefoxx. Drei Mal nahmen die Remscheider am Tuner-GP der Schwesterzeitschrift PS teil, abwechselnd mit einer Suzuki, BMW und KTM. In der Road Racing Meisterschaft leistet sich Racefoxx ein Rennteam. Didier Grams und Thilo Günther testen dort die neuesten Entwicklungen bis hin zur Serienreife. In letzter Zeit werden auch immer mehr Artikel mit TÜV-Gutachten aufgelegt, so wie der Umbausatz für die S 1000 RR aus 100 Prozent Carbon. Die Frontverkleidung wird in mattem oder glänzendem Finish kredenzt. Alle Auslieferungen sollen innerhalb von zwei Tagen erfolgen, ab 50 Euro ohne Versandkosten. Die hat man bei der Fülle des Sortiments schnell zusammen.

Schnaller



Schnaller Triumph Tudor 900: Basis Triumph Thunderbird Sport, Lackierung in spezieller Candy-Mischung blau-violett aus Australien, Lenker und Heckumbau von Mecatwin aus Frankreich, LED-Rücklicht, Klarglas-LED-Blinker, Sitzbank Einzelanfertigung, Motogadget-Armatur, Verkleidung von Thunderbird 1600, verchromte Felgen www.schnaller.at

Die Tudor 900 ist die vorläufige Krönung des Schaffens von Jürgen Schnaller, der sich bei der Namensgebung seines Umbaus am walisischen Adelsgeschlecht orientierte, das von 1485 bis 1603 den englischen Königsthron besetzte. Das Motorrad wurde bis auf die letzte Schraube zerlegt, Rahmen und Schwinge vernickelt, viel poliert und noch mehr verchromt. Die Kundschaft steht auf gepflegtes Understatement. Schnaller hat schon internationale Preise eingeheimst. An der Tudor hat er fast ein Jahr gebaut, meistens in der toten Saison, die im Schneegebiet Tirol leider ziemlich lange dauert. Die Arbeitsstunden wurden nicht gezählt, aber Gesamtkosten um die 30 000 Euro sind für die Adlige sicher aufgelaufen.

Sport-Evolution



Sport-Evolution-Triumph Bonneville: 121 PS bei 7200/min, 114 Nm bei 3900/min, SE-1.1 BigBlock-Kit, SE-Nockenwellen-Kit mit verstellbaren Nockenrädern, SE-Zylinderkopfbearbeitung mit größeren Ventilen, 44 mm Einzeldrosselkappen, Heck modifiziert, einstellbare Cartridge-Gabel, Federvorspannung von Sport-Evolution www.sport-evolution.de

Beim Sahnestück aus dem Hause Sport-Evolution hat Chef Dietmar Franzen mal wieder richtig auf den Putz gehauen. Besonderheit ist der für alle Triumph-Zweizylindermodelle erhältliche SE-BigBore-Kit, eine eigene Entwicklung, die den Hubraum auf knapp 1100 cm³ hievt. Mit allen denkbaren Raffinessen hat Franzen die Serienleistung der Bonnie glattweg verdoppelt. Mit Arne Tode im Sattel gewann er 2008 die IDM Supersport, doch inzwischen hat der Koblenzer einen Gang zurückgeschaltet und widmet sich eher dem Um- und Aufbau von Sonderfahrzeugen und Sonderteilen. Neben Triumph spielen 2-Ventil-BMW´s eine Rolle. Für sie gibt es Eigenentwicklungen wie den CAD-konstruierten 4-Ventil Zylinderkopf.

Streetbike



Continental Promo-Bike Suzuki GSX-R 1000: 160 PS, Heckrahmen gekürzt, Auspuffverbindung Streetbike, Gabelfedern und Federbein von Wilbers, PVM 5-Speichen-Schmiederäder, Reifen Conti Force Max, LSL Streetbar, Spiegler-Bremsanlage, Fußrasten Team Metisse, Verkleidung und Cockpithalter Streetbike, Lenkerblinker Bulls-Eye www.streetbike.de

Das Bike wurde im Auftrag von Continental für die Einführung des neuen Sportreifensegments gebaut. Dass Streetbike den Zuschlag für das Objekt erhielt, ist kein Wunder, denn bei Markus Botte im hessischen Wabern kommt ans Motorrad alles, was schön und schnell macht. Nach einigen Privatumbauten und Enttäuschungen mit Fremdfirmen entschloss er sich einst, sein eigenes Ding aufzubauen. 2016 feiert Botte sein mittlerweile 20-jähriges Firmenjubiläum. Er hat eigene Teile wie den Heckteil-Prototypen für die ersten Suzuki GSX-R-Modelle sowie etliche GfK-Anbauten mit typenbezogenen TÜV-Teilegutachten entwickelt. Qualität stand immer vor Quantität. Bereits 2001 ließ Botte seinen Betrieb zertifizieren.

Switsh Customs



Switsh Customs-Suzuki DR Big 800: Baujahr 1993, offene Luftfilter, Vergaser angepasst, Iridium-Kerzen, stärkere Kupplung, Hurric-Auspuff mit Eigenbaukrümmer, Tank von der CB 750, Sitzbank Eigenbau, Internet-Lampenmaske inkl. LED-Tagfahrlicht, Heckrahmen Eigenbau, Lenker ABM Booster, Komplettpreis 9900 Euro www.switshcustoms.com

Reichlich 300 Arbeitsstunden hat Stephan Hanemann in den Komplettumbau gesteckt, für etwa 5000 Euro stecken neue Teile in der DR Big. Bis auf den Motor im Rahmen ist so gut wie nichts mehr am früheren Platz. Hanemanns Kreation erhielt den dritten Platz beim Best Bike Award auf der Bodenseewelt 2015. Mit Switsh Custom machte der Forchheimer sein Hobby vor zehn Jahren zum Beruf. 2013 erfolgte der Umzug in eine größere 90 m²-Halle. Die meisten Kunden rollen auf Naked oder Sport Bikes vor, aber auch Chopper und Enduros finden den Weg nach Forchheim. Hanemann macht aus ihnen bissige Streetfighter, Café Racer oder Custombikes. Auf der gemütlichen Couch wird beraten, getüftelt, gelacht.

TGP MotoRacing



Production Racer PR12 by TGP MotoRacing: BMW-Basis, 235 PS, 129 Nm, Racing-Airbox, Antihopping-Kupplung, Akrapovic-Auspuffanlage in Titan, Racing-ECU, Öhlins TTX-36 GP Stoßdämpfer, Rad- und Schwingenachsen aus Titan, Kettenradträger-Kit, geschmiedete Magnesium-7-Speichenräder, Carbonverkleidung, Preis auf Anfrage www.tgp-racing.de

TGP MotoRacing aus Forstern bei München ist durchweg auf Rennsport spezialisiert und hat einen engen Draht zum HP Race Support von BMW Motorrad. Das lohnt sich, denn allein die Elektronikabstimmung ist eine Wissenschaft für sich. Auch der Motor wird in Kleinserie in München gebaut. Im Production Racer PR12 (Concept Version) ist alles an Erfahrung gebündelt, was sich bei TGP MotoRacing in den letzten Jahren angesammelt hat. Es gibt vier Versionen des Superbikes, die vierte ist die High End-Ausbaustufe. Jede wird akribisch per Hand montiert. Teilweise kommen eigenentwickelte Komponenten zum Einsatz. TGP MotoRacing ist das Technik- und Servicecenter Süddeutschland für Brembo und Öhlins.

Touratech



Touratech-1000-Kilometer-Bike: BMW F 800 GS Adventure, großer Fronttank mit zusätzlich 20 Litern Fassungsvermögen, Komfortsitzbank, Touratech Suspension Cartridge-Kit Extreme und Touratech Suspension-Federbein Plug & Travel, Basisumbau ab 3900 Euro, optional Motorschutz, Gepäckbrücke, Protektoren, Fernreisefußrasten www.touratech.com

Seit 25 Jahren werden bei Touratech in Niedereschach Hightech-Produkte für härteste Anforderungen entwickelt und produziert. Die kommen richtig gut an, wie auch die jährliche Leserumfrage nach den beliebtesten Marken beweist. Der hauseigene Katalog des Reise-, Offroad- und Rallyespezialisten ist ein dicker Wälzer mit 2000 Seiten. Der Kunde kann sich zwischen Zubehör, Koffersystemen und Bekleidung bis hin zur eigenen Fahrwerkslinie austoben. Motorradumbauten haben bei Touratech aber ebenfalls Tradition. „1000 Kilometer ohne Tankstopp" war die Vorgabe für obiges Langstrecken-Bike. Der Touratech-Fronttank ergänzt das serienmäßige Kraftstoffvolumen der F 800 GS Adventure auf sagenhafte 44 Liter.

TTSL-Rennsporttechnik



TTSL-Suzuki GSX-R 750 L2: 167 PS, 151 kg Leergewicht, komplettes Motortuning mit Race-Nockenwellen, Race Retainer, Brennraum umgearbeitet, Akrapovic-Auspuff, umprogrammierte ECU, TTSL-Kabelbaum, Closed-Cartridge Öhlins, Federbein Öhlins TTX-GP, Gabelbrücke und Federbein-Umlenkung TTSL, Neuaufbau über 30 000 Euro www.ttsl.de

Wer bei TTSL schnuppert, braucht dringend Rennluft. Im nordrhein-westfälischen Linnich wird geholfen. TTSL holt alles aus der Kiste, was sportliche Motorräder auf der Rennstrecke konkurrenzfähig macht oder Tourenmotorräder auf der Straße zu mehr Energie verhilft. Die R-Modelle von Yamaha haben es Rainer Tschauder besonders angetan. TTSL ist der Importeur der italienischen Fahrwerksmarke „Andreani". Diese hat es als Ausrüster bis in die Superbike- und Supersport-WM gebracht. Als offizieller „Brembo Racing Point" bietet TTSL auch die komplette Kompetenz in der Bremstechnik an. Aluminium-Frästeile wie Lenkung und Fußrasten werden von PPT-Tuning importiert. Aus eigenem Hause stammen Verkleidungen.

WUNDERKIND



Wunderkind Custom Sportster: Harley-Davidson Sportster Forty Eight, Luftfilter Wunderkind, modifizierter Vance & Hines-Auspuff, Marzocchi Upside-down-Gabel, Gabelbrücke Wunderkind, ABM-Stummellenker, Wilbers-Federbeine, Stork-Alutank, Umbau auf HD-Doppelsitzbank, gepolstert; Schutzblech vorne Eigenbau www.wunderkind-custom.de

Mit der Custom Sportster hat sich Christian Mehlhorn sein zweites Denkmal gesetzt. Er hat Wunderkind-Teile verbaut, wohin das Auge reicht. Tankdeckel, Griffe, Lampenhalter, Blinker und jede Menge andere Kleinteile stammen aus der Custom-Edelabteilung, die Premium-Zubehör für Harley-Davidson führt und unter dem Dach der ABM Fahrzeugtechnik GmbH zu Hause ist. Im süddeutschen Breisach werden die Parts auch entwickelt und produziert. Klares Design und dynamische Performance heißen die Vorgaben für alle Komponenten. Damit hat Wunderkind das Zeug dazu, Kultstatus zu erlangen. Zumindest in den Harley-Familien Dyna, Sportster, Softail, Touring und V-Rod, für die es besagte Teile gibt.

Wunderlich



Wunderlich Café Racer R nineT: um 15 mm verlängerte Gabel, 30 mm Höherlegung, 15 mm längeres, voll einstellbares Federbein; Paralever-Strebe und Lenkungsdämpfer Wunderlich, Auspuffhöherlegung, Stummellenker, hellbraune Ledersitzbank, Motogadget-Dashboard, Wunderlich: Lenkerendenblinker, Spiegel, Hebel, 24 000 Euro www.wunderlich.de

Pünktlich zum 30-jährigen Firmenjubiläum hat sich die Wunderlich-Mannschaft selbst ein Geschenk gemacht. Die weiße, im Café Racer-Stil aufgebaute R nineT entstand ganz nach den persönlichen Vorstellungen von Geschäftsführer Frank Hoffmann. Der Wunderlich-Schwerpunkt liegt auf BMW-Modellen. Für sie gibt es über 3000 Zubehör-Produkte. Mit der Eigenmarke „Wunderlich Classic" wird seit einiger Zeit auch in der Zweiventilerszene rund um die Boxer ab Baujahr 1969 dick aufgetragen. Mit den Umbauten und Customizing-Projekten hat sich die Firma im Gewerbepark von Sinzig international einen Namen gemacht. Die Firmen-Homepage und der Online-Shop sind fünfsprachig.

Sport-motorräder



MOTOGP

Sie sind die Vorzeigeprojekte der Hersteller. Reine Prototypen. Wahnsinnig schnell. Wahnsinnig leicht. Wahnsinnig teuer. MotoGP-Bikes sind das Nonplusultra der Motorradszene und ihre Meisterschaft ist die Königsklasse schlechthin. Die wichtigsten Daten: 1000 ccm Hubraum, maximale Bohrung 81 mm, Leistung circa 260 PS und 158 Kilogramm Gewicht. Noch Fragen?

HEISSES EISEN



YAMAHA holte den Titel, doch der Sieg von **JORGE LORENZO** im Finale von Valencia ist umstritten

Es sind die schlimmsten Raketen auf Rädern, die man mit Hilfe von Elektronik und Reifen fahrbar machen kann. Nichts, aber auch wirklich nichts haben sie mit Serienmotorrädern, wie man sie beim Motorradhändler kaufen kann, gemeinsam. Sagt **ALEX HOFMANN**. Der Mann muss es wissen. Er ist ehemaliger Grand Prix-Fahrer, gibt den Fernsehübertragungen als kompetenter Kommentator auf Eurosport ein Gesicht und er hat sogar den Prototypen getestet, mit dem **KTM** im Jahr 2017 sein MotoGP-Comeback geben will. „Das Verhältnis von Leistung und Gewicht ist unglaublich. Da kommt auch keine Formel 1 mit." Viel Carbon und Titan sind im Spiel. Der Topspeed der MotoGP-Bikes liegt offiziell bei knapp über 350 km/h, **DUCATI** soll sogar schon mit 360 km/h gemessen worden sein.

Weil die Technik in den letzten Jahren vielleicht doch etwas überhand genommen hat, die Zuschauer aber keine Roboter sehen wollen, ist man zur Einheitselektronik zurückgekehrt. Alle Hersteller und Privatteams sind zukünftig nicht nur zum Einsatz des Steuergeräts von Magneti Marelli verpflichtet, sondern auch zur Verwendung der gleichen Software. Das spart sogar ein paar Euro, doch die sind beim Gesamtbudget eines Teams pro Jahr völlig unerheblich. Wir sprechen hier nicht von zehn Millionen Euro, sondern von weit über dem Doppelten. Für die Werksteams ist es der größte Spagat zu entscheiden, welcher Fahrer eingekauft wird. **YAMAHA** mussste allein schon 15 bis 20 Millionen als Grundgehälter für **JORGE LORENZO** und **VALENTINO ROSSI** auspacken. **HOFMANN** schätzt, dass bei **YAMAHA** 2015 mitsamt der Technik zwischen 30 und 40 Millionen locker gemacht wurden.

Bis auf die bereits genannten Einschränkungen wird in der MotoGP entwickelt, was das Zeug hält. Dabei geht es nicht ums Geld sparen, sondern um die besten Konzepte. Die erfolgreichsten Werke wie **YAMAHA**, **HONDA**, und **DUCATI** erhalten dabei Auflagen und dürfen pro Jahr nur sieben Motoren verwenden. Sie sind verplombt. Neuankömmlinge wie **SUZUKI** und **APRILIA** haben größere Kontingente. Sie können auch mehr testen, damit sie die Lücke zu den Herstellern, die vorne fahren, schließen können. Auf technischer Seite dürfte 2016 die größte Umstellung für alle der Wechsel des Reifenherstellers sein. Nach


Jetzt Erzfeinde: **VALENTINO ROSSI**, Sieger der Herzen, und **MARC MÁRQUEZ**, der ihm angeblich in den Rücken fiel


MARC MÁRQUEZ bleibt auch 2016 bei **HONDA**. Der Spanier holte 2015 seinen 50. Grand-Prix Sieg und ist mit 22 Jahren und 243 Tagen der jüngste Fahrer, der das geschafft hat


APRILIA: Der einzige deutsche MotoGP-Pilot **STEFAN BRADL** wird seinen Fans auch 2016 in der Klasse erhalten bleiben

WM-ENDSTAND 2015

MOTOGP

	Fahrer (Nation)	Motorrad	Punkte
1	Jorge Lorenzo (E)	Yamaha	330
2	Valentino Rossi (I)	Yamaha	325
3	Marc Márquez (E)	Honda	242
4	Dani Pedrosa (E)	Honda	206
5	Andrea Iannone (I)	Ducati	206


DUCATI montierte an seine D16 GP 15 sogenannte Winglets, also kleine Flügel zur Verbesserung der Aerodynamik


SUZUKI kehrte 2015 werksseitig in die MotoGP zurück und hat noch einen steinigen Weg vor sich

sieben Jahren **BRIDGESTONE** ist **MICHELIN** wieder Einheitsausrüster, der Reifendurchmesser wächst von 16,5 auf 17 Zoll.

Ein Rennen dauert ungefähr eine dreiviertel Stunde, dabei werden zwischen 120 und 130 Kilometer zurückgelegt. Gefahren wird übrigens mit ganz normalem Sprit und nicht mit hochoktanigen Supermittelchen, wie oft vermutet wird.

1949 von der FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme) als Weltmeisterschaft gegründet, geht die MotoGP nun in ihre 67. Auflage. Es sind 18 Rennen angesetzt, die nach einigen Verschiebungen nun feststehen. In Deutschland gastiert der Grand-Prix-Zirkus vom 15. bis 17. Juli 2016 auf dem Sachsenring. Völlig umstellen müssen sich die Besucher der MotoGP-Runde in den Niederlanden, zu der sich auch tausende Deutsche aufmachen. Sie wird nicht mehr traditionell samstags ausgefahren, sondern findet jetzt am letzten Sonntag im Juli statt. Spektakulärer werden die Änderungen 2017. Bis zu 20 GP´s sind dann bis zum Jahr 2021 veranschlagt.

Die MotoGP ist Faszination, Idealismus, Leidenschaft. Und doch hat sie beim Finale 2015 ihre Unschuld verloren. Superstar **VALENTINO ROSSI**, der noch mit einem winzigen Vorsprung die Wertung anführte, musste wegen eines sportlichen Vergehens von ganz hinten starten. Der neunfache Weltmeister wusste, dass er so fast keine Chance auf einen weiteren Titel hatte, doch er gab keine Sekunde auf. **ROSSI** kämpfte sich durch das ganze Feld nach vorn, bis ihn die spanische Wand aus **JORGE LORENZO**, **MARC MÁRQUEZ** und **DANI PEDROSA** stoppte. Zwei Honda-Fahrer schirmten einen Yamaha-Mann ab. **ROSSI** wäre nie und nimmer an ihnen vorbeigekommen, doch was sich da vorne abspielte, war seltsam. **MÁRQUEZ** attackierte seinen Marken-Gegner an der Spitze nicht ein einziges Mal. Das war völlig wider seiner Art. Als die Drei so sehr zusammenrückten, dass es fast weh tat, überholte **PEDROSA** und setzte sich vor **MÁRQUEZ**. In diesem Fall konterte jener sofort. Auf jeden Fall kostete die Konstellation **ROSSI** den Titel und an dem Erfolg von **LORENZO** haftet ein Makel. Beweise für die Verschwörungstheorien wird es nicht geben, aber als **ROSSI** seine Crew anschließend tröstete, war das auch ganz großer Sport und vielleicht am Ende genauso viel wert wie ein Titel. ■



Reine Prototypen, Einheitsmotoren, Spitze 290 km/h: die Moto2 ist die ausgeglichenste Klasse im ganzen Grand Prix-Zirkus

MOTO2

Standardantrieb in der Moto2 sind **HONDA**-Einheitsmotoren mit 600 cm³ Hubraum, die mit einem HRC-Kit von 125 auf 145 PS gepusht werden. Aber mit käuflichen Serienmodellen haben Moto2-Bikes absolut gar nichts zu tun. Die Motoren stecken in einem reinen Prototypen-Chassis. Die derzeitigen Anbieter heißen **KALEX, SUTER, SPEED UP** und **TECH 3**. Ein Chassis ohne Räder und Fahrwerk kostet um die 85 000 Euro. Für den Motor, der geliehen ist und alle drei Rennen ausgetauscht wird, zahlen die Teams eine Jahrespauschale an die Teamvereinigung IRTA. Die Kosten summieren sich auf 130- bis 150 000 Euro. Das klingt überschaubar und günstiger als die kleinere Moto3-Klasse, doch die wahren Ausgaben lauern versteckt. Stürze richten bei der 145 Kilogramm schweren Moto2-Maschine viel mehr Schaden an als bei einer 80 Kilogramm leichten Moto3. Wo es bei ersterer den Rahmen erwischt, ist bei der zweiten möglicherweise nur die Verkleidung abgerubbelt. Jochen Kiefer, Teamchef und technisches Oberhaupt des renommierten deutschen Kiefer Racing-Teams, das nach dem Moto3-Weltmeistertitel von 2015 mit **DANNY KENT** nun auch wieder in der Moto2-Klasse präsent ist, hat gerechnet: „Unterm Strich kommt bei den Kosten das Gleiche raus."

Waren bei der Einführung der Moto2-Klasse im Jahr 2010 vor allem Chassis von **MORIWAKI** und **SUTER** in der Überzahl, so hat sich das Bild inzwischen komplett gewandelt. Damals siegte **TONI ELIAS** auf **MORIWAKI**. Mittlerweile hat sich der Hersteller zurückgezogen. Das Kiefer Racing-Team fing 2010 mit **SUTER** an und wechselte ein Jahr später auf eine **KALEX**, mit der **STEFAN BRADL** prompt Weltmeister wurde. Jochen Kiefer ist bis heute der Meinung, dass der Umstieg ein Ausschlag gebender Punkt dafür gewesen ist. **MARC MARQUEZ** wurde 2012 zwar auch mit **SUTER** Weltmeister, doch der Trend geht eindeutig in Richtung **KALEX**. Die Konstrukteure aus dem bayrischen Bobingen sind mit ihren Fahrwerken praktisch wie Pilze aus dem Boden geschossen. Vor ihrem WM-Engagement in der Moto2-Klasse hatte die damals noch junge Firma erst ein einziges Motorrad entwickelt. Heutzutage wird die Moto2 sogar gerne als „Moto **KALEX**" betitelt. Für **SUTER** ist die Entwicklung eine herbe Schlappe. 2016 will Ex-GP-Pilot **ESKIL SUTER** mit einem nagelneuen Motorrad mit neuem Rahmen und neuer Schwinge, neuer Hinterradaufhängung und verbessertem Einstellbereich zurückschlagen. Es ist aber keine Handvoll Fahrer, die das Bike einsetzt.

Leistungsmäßig ist die Moto2-WM die ausgeglichenste Klasse in der Grand-Prix-Welt. Da stört es kaum, dass ihre Elektronik komplett veraltet ist. Sie stammt von der **HONDA** CBR 600. Nur das Steuergerät kommt von HRC. Eine Traktionskontrolle gibt es auch nicht. Aber das macht die Sache schon wieder spannend.



KALEX und dann eine Weile nichts. **JOHANN ZARCO** war der Beste

WM-ENDSTAND 2015

MOTO2

	Fahrer (Nation)	Motorrad	Punkte
1	Johann Zarco (F)	Kalex	352
2	Alex Rins (ESP)	Kalex	234
3	Tito Rabat (ESP)	Kalex	231
4	Sam Lowes (GB)	Speed Up	186
5	Thomas Lüthi (CH)	Kalex	179



Hersteller **SPEED UP** tritt nur sparsam in Erscheinung, schaffte es aber immerhin unter die ersten Fünf



Ein Schweizer Uhrwerk auf einem deutschen Fahrwerk: Auch **TOM LÜTHI** wechselte 2015 zu **KALEX**



Wie Hund und Katze: der Deutsche Rookie **FLORIAN ALT** holte keine Punkte, an der **SUTER** lag es nicht

MOTO3

Klein, aber fein. Und vor allem teuer, schon beim Einstieg in den Grand-Prix-Zirkus ist Finanzkraft gefragt. Der reine GP-Renner in der Moto3 kostet etwa 60 000 Euro. Womit nur ein minimaler Bruchteil aller Kosten beglichen ist. Etwa 400 000 Euro sind für das Komplettpaket inklusive sechs Austauschmotoren und Ersatzteilen fällig. Für das gleiche Geld könnte man theoretisch auch in der Moto2 fahren. Aber ohne Moos ist inzwischen auch in der Moto3 nichts los. Als Gegenleistung modellieren die Hersteller filigrane Prototypen mit Viertakt-Einzylindermotoren und 250 cm³ Hubraum. Derzeit sind **HONDA, KTM, HUSQVARNA** und **MAHINDRA** aktiv.

Die Piloten im Alter von 16 bis 28 Jahren peitschen die Motorräder auf ein Spitzentempo von 240 km/h. In der Saison 2016 wird das Mindestgewicht von Fahrer und Maschine von 149 auf 152 Kilogramm geändert. Was das Verpflegungsprogramm der Akteure nicht beeinflussen sollte. Für die Moto3-Klasse sind auch weiterhin Jockey-Formate nötig. Weltmeister **DANNY KENT** wiegt 63 Kilogramm. Vize **MIGUEL OLIVEIRA** bringt 61 Kilogramm auf die Waage und der Gesamt-Dritte **ENEA BASTIANINI** 60.

Pro Fahrer kommt nur ein Motorrad zum Einsatz. Seit 2015 dürfen die Saugmotoren bei einer Bohrung von 81 mm maximal 13 500 Umdrehungen pro Minute machen. Das soll zur Kostenersparnis beitragen. Und bei 5500/min darf der Auspuff maximal 115 dB/A erzeugen. Die einheitlich verwendeten Aluminiumräder haben die Dimensionen 2,50" x 17" vorn und 3,50" x 17" hinten. Bei den Moto3-Bikes wird nur mechanisch Gas gegeben. Elektronische Drive-by-Wire-Systeme sind untersagt. Kennzeichnend für die kleinste GP-Klasse ist auch das Getriebe. Bisher durfte zwischen zwei Abstufungen pro Gang gewählt werden, ab 2016 sind drei unterschiedliche Übersetzungen möglich. Die Entscheidung muss der Technischen Kommission bereits vor der Saison mitgeteilt werden.

Die Zeiten, als ein Weltmeister wie **DIRK RAUDIES** in der 125 ccm-Klasse, dem Vorläufer der Moto3, im Jahr 1993 die Übersetzungen wählen konnte, wie er es für richtig hielt, sind lange vorbei. Auch das ist eine Frage der Kosten, die sich in den letzten Jahren ohnehin in fast utopische Dimensionen nach oben geschaukelt haben und nun irgendwie gedeckelt werden müssen. Nur eines hat sich nach Ansicht des mittlerweile 52-jährigen **RAUDIES**, der jetzt für den TV-Sender Eurosport die Rennen zur Motorrad-Weltmeisterschaft kommentiert, nicht geändert: „Vom Handling her ist das Moto3-Motorrad wie eine 125er-Maschine. Und in punkto Leistung verhält es sich wie ein Elektromotor. Die Kraft kommt ganz gleichmäßig aus dem Drehzahlkeller, ohne die Kupplung zu benutzen."

Mit **PHILIPP ÖTTL** fuhr 2015 ein einziger Deutscher in der Moto3-WM mit. **KTM** hatte zehn Werksmotorräder mit komplett neuem Motor und einem überarbeiteten Stahlrohrrahmen mit selbsttragendem Carbon-Rahmenheck auf fünf Teams verteilt. 2016 erleichtert die Dorna aber Wildcard-Fahrern die Chance, bei vertretbaren Kosten an einzelnen Rennen teilzunehmen. Sie dürfen Motoren verwenden, die zuvor für 2014 und 2015 homologiert wurden.



WM-ENDSTAND 2015
MOTO3

	Fahrer (Nation)	Motorrad	Punkte
1	Danny Kent (GB)	Honda	260
2	Miguel Oliveira (P)	KTM	254
3	Enea Bastianini (I)	Honda	207
4	Romano Fenati (I)	KTM	176
5	Niccolò Antonelli (I)	Honda	174



Weltmeister im deutschen Kiefer-Team: **DANNY KENT**, **HONDA**



Ein Stück nach vorn im dritten WM-Jahr: **PHILIPP ÖTTL**, Gesamt-15.



Auf **MAHINDRA** in untergeordneter Rolle **STEFANO MANZI**, P27



Die Lady machte mobil: **MARIA HERRERA**, **HUSQVARNA**, P29

SUPERBIKE

Einfach gesagt fahren hier seriennahe Viertakt-Vierzylinder-Motorräder mit 1000 cm³ Hubraum und Zweizylinder-Viertakter bis 1200 cm³ im Kreis. Es sind in der Basis Motorräder, die für jeden käuflich sein müssen. Anders ausgedrückt, ergibt das eine absolut geile Show, in der ein glasklares Reglement bei annähernd gleichen Voraussetzungen sehr viel Spannung bringt.

GRÜNE WELLE



Weil **HONDA** ihm nicht den Sprung in die MotoGP ermöglichte, wechselte **JOHNNY REA** zu **KAWASAKI**. Ergebnis: Superbike-Weltmeister

Die gute Nachricht zuerst: 2016 wird es in Deutschland wieder einen Superbike-WM-Lauf geben. Vom 16. bis 18. September geht es auf dem Lausitzring zur Sache. Der Lausitzring hat mit Superbike-WM-Promoter Dorna einen Dreijahresvertrag unterzeichnet. „Die Superbike-WM liegt auf dem höchsten Level des Motorradsports", sagt Lausitzring-Geschäftsführer Josef Hofmann. Ob das die Kassen füllt, weiß heute noch niemand zu sagen. Ein Anreiz, in die größte künstliche Seenregion Europas zu fahren, dürfte aber auch der Einstieg von **MARKUS REITERBERGER** in die Superbike-WM sein. Der 22-jährige Deutsche aus dem bayrischen Obing ist das Beste, was Deutschland derzeit an Nachwuchs für die Klasse zu bieten hat. Und in seinen ersten Auftritten als Wildcard-Fahrer spielte der aktuelle Internationale Deutsche Meister seine Rolle nicht schlecht. 2015 war die Superbike-WM in rein britischer Hand. **JONATHAN REA, CHAZ DAVIES, TOM SYKES** und **LEON HASLAM** belegten die ersten vier Plätze. Auf **KAWASAKI, DUCATI** und **APRILIA**. Im Spiel sind ebenso **HONDA, BMW, MV AGUSTA, SUZUKI**. Und 2016 kehrt **YAMAHA** Motor Europe offiziell in die Superbike-WM zurück und mit der R1M zugleich in einer Favoritenrolle. Honda hat sich ein Zugpferd geangelt, das dem Meisterschafts-Image gut tun dürfte: den ehemaligen MotoGP-Weltmeister **NICKY HAYDEN**. Nach 13 Saisons in der MotoGP, in der er 2006 den Titel gewann, ist der Amerikaner zu seinen Superbike-Wurzeln zurückgekehrt.

Um die zwischendurch schwindenden Teilnehmerzahlen wieder in die Höhe zu treiben, gab es 2014 den Versuch, die hochgezüchteten Superbikes mit kostengünstigeren Evo-Bikes zusammen fahren zu lassen. Das brachte ein kleines Plus, aber auch genausoviel Unruhe und vor allem Unverständnis bei den Zuschauern. Das Unterfangen mit der Zwei-Klassen-Gesellschaft hat sich zum Glück erledigt. 2016 sind alle wieder gleich.

Die WM-Superbikes haben zwischen 20 und 30 PS mehr als die Serienbikes. Der Motor darf getunt werden, andere Pleuel und Kolben verwendet, der Zylinderkopf an der Nockenwelle und den Kanälen bearbeitet werden. Die Kosten für das Einspritzsteuergerät sind auf 8000 Euro begrenzt. Im Gegensatz zur MotoGP, wo



KAWASAKI: Auf ein Neues mit **JOHNNY REA** und **TOM SYKES**. Für 2016 gibt es immense Verbesserungen im Setup



DUCATI: Vizeweltmeister **CHAZ DAVIES** hängt ein Jahr dran. 2015 stehen fünf Siege auf der Panigale R zu Buche



BMW: Es gibt keine Werksrenner mehr. Schnellster WM-Fahrer im Kundensport-programm: **AYRTON BADOVINI**, P12



APRILIA: Kein Happy-End in den Top 3, aber mit **LEON HASLAM** und **JORDI TORRES** zwischendurch gesiegt



HONDA: Ronald ten Kate glaubt mit **MICHAEL VAN DER MARK** und **NICKY HAYDEN** an ein Dream-Team



MV AGUSTA: LEON CAMIER hat einen Zweijahresvertrag, Starpilot **MARCO MELANDRI** ist Testfahrer



SUZUKI ist derzeit in der Statistenrolle. Ein Podiumsplatz betrug die Ausbeute 2015, das war unter den Ewartungen

WM-ENDSTAND 2015

SUPERBIKE

	Fahrer (Nation)	Motorrad	Punkte
1	Jonatha Rea (GB)	Kawasaki	548
2	Chaz Davies (GB)	Ducati	416
3	Tom Sykes (GB)	Kawasaki	399
4	Leon Haslam (GB)	Aprilia	332
5	Jordi Torres (ESP)	Aprilia	247

MARKEN-WM

	Hersteller	Punkte
1	Kawasaki	599
2	Ducati	471
3	Aprilia	395
4	Honda	273
5	Suzuki	163

eine Einheitselektronik vorgeschrieben ist, dürfen die Hersteller in der Superbike-WM noch eine eigene Elektronik entwickeln. Bei BMW ist ein kleiner schwarzer Kasten Herrscher über Zündfolge, Fahrdynamik, Traktionskontrolle, Anti-Wheelie-Kontrolle und Datenaufzeichnung.

Beim Fahrwerk darf eine andere Gabel verwendet werden. Für die Federlemente von Öhlins gibt es eine Preisbegrenzung. Durch eine geänderte Schwinge mit Linksystem wird mehr Leistung auf die Straße gebracht. Die Wahl der Bremsen ist freigestellt. Circa 80 Prozent der Fahrer verwenden Brembo, der Rest Nissin. Das Mindestgewicht der Motorräder beträgt 162 Kilogramm. Topspeedmessungen liegen bei 340 km/h. Pro Saison und Fahrer dürfen nur acht Motoren zum Einsatz kommen. Seit 13 Jahren sind Einheitsreifen von Pirelli vorgeschrieben.

Um an der Superbike-WM teilnehmen zu können, müssen die Hersteller eine bestimmte Anzahl von Serienbikes herstellen. Seit 2014 ist festgelegt, dass es im ersten Modelljahr eines neuen Motorrades 250 Stück sein müssen. Innerhalb von zwei Jahren sind 2000 erforderlich. Zumindest ist das bei den großen Werken wie BMW und Ducati sowie den ganzen Japanern der Fall. Es gibt Ausnahmen wie MV Agusta. Die Italiener können gar nicht so viele Einheiten auf dem Markt absetzen. Deshalb blieb es bei der Homologation bei einer Mini-Auflage von 250 Stück des Sondermodells F4 RC.

Auch wenn in der Superbike-WM auf die Kostenbremse getreten wird, ein Schnäppchen ist sie trotz der Motorräder, die am Fließband gebaut werden, nicht. Auf höchstes Level zu züchten, bedeutet auch finanziell in der oberen Liga zu spielen. Pro Fahrer dürfen 1,5 Millionen Euro einkalkuliert werden, um eine vernünftige Saison hinzulegen. ■

SUPERSPORT

Es sind die schnellsten 600er der Welt, die Leistungsdichte enorm. Aus der Supersport-WM wird wie aus dem Superstock 1000 FIM Cup der Superbike-Nachwuchs rekrutiert. Dennoch hat die Serie an Feuer verloren. Für 2016 plant Promoter Dorna wichtige Veränderungen. Ein Kostendeckel und mehr Fahrer sollen Attraktivität und Qualität wieder steigern.

NEUE REGELN



Rund 140 PS, Topspeed 280 km/h; **KAWASAKI** war dank Alphatier **KENAN SOFUOGLU** schon vorzeitig Meister

Obwohl die Türkei nicht gerade als Motorsport-Mekka gilt, holte sich **KENAN SOFUOGLU** 2015 den nunmehr vierten Supersport-WM-Titel. Der Rekordmeister triumphierte bereits 2007 und 2010 mit **HONDA**. 2012 gewann er die WM mit **KAWASAKI**, so wie auch jetzt wieder. Was den 31-jährigen so außergewöhnlich macht, ist auch sein persönliches Schicksal. In den letzten Jahren hat der Türke zwei Brüder, seinen Vater und erst im Juli sein vier Monate altes Baby Hamza verloren. Ihm widmete er den Titel. Sofuoglu will noch zwei weitere Jahre in der Supersport-WM fahren und einen fünften Titel holen, um sich dann dem türkischen Rennsport-Nachwuchs zu widmen.

Neue Regeln sollen ab 2016 für eine immense Kosteneinsparung in der 600er-Klasse sorgen. Das technische Reglement wird dem der nationalen Meisterschaften angeglichen und ähnelt damit mehr der Serie. Die Top-Teams werden sich demnach etwas einschränken müssen, die kleineren haben im Gegenzug weniger Sorgen, das Budget zu stemmen. Alles wird ein bisschen günstiger und ein bisschen gleicher. Motortuning und Nockenwellenbearbeitung bleiben aber erlaubt. Damit hofft die Dorna zukünftig auch, mehr Wildcard-Piloten zu den Rennen animieren zu können. Gravierendste Änderung dürfte die Elektronik sein. Nach der Superbike-WM bekommt jetzt auch die Supersport-WM einen Kostendeckel aufgesetzt. Zukünftig muss jeder Hersteller eine Standard-ECU, heißt ein elektronisches Steuergerät, mit passender Software zu einem festgeschriebenen Maximalpreis liefern. So werden die elektronischen Hilfsmittel deutlich reduziert. Es wird also weder eine Traktionskontrolle noch eine Wheelie-Kontrolle geben. Das macht diese um Marken reiche Meisterschaft, in der es ohnehin schon eng zugeht, nur noch spannender.

Im Zuge des Umschwungs wird die bisherige Superstock 600-EM beerdigt. Ihre besten Fahrer und Teams sollen in die Supersport-WM aufsteigen. Der Rest springt über die Klippe. Kostenmäßig und auch technisch haben sich die Motorräder in den letzten Jahren ohnehin stark angenähert.

Das neue Konzept integriert dafür eine parallele Meisterschaft, die sich an Teams richtet, die mit jungen Talenten und limitiertem Budget lediglich an den Europa-Läufen teilnehmen wollen. Sie würden das Feld aufstocken und könnten bei Sponsoren gleichzeitig von der TV-Berichterstattung profitieren. ■



KAWASAKI hat mit der ZX-6R eine sichere Bank, platzierte drei Fahrer in den Top Ten 2015. Aushängeschild **KENAN SOFUOGLU** bleibt auch 2016



HONDA hatte Titelchancen. **PATRICK JACOBSEN** wurde auf der CBR 600 RR Vize, Rookie **KYLE SMITH** Fünfter



Von **MV AGUSTA** blieb nach dem Sturz von **JULES CLUZEL** nur **LORENZO ZANETTI** auf der F3 675 vorn übrig



Mittendrin statt vorn dabei. **YAMAHA** kennt bessere Zeiten. **LUCAS MAHIAS** schloss auf der YZF-R6 auf Platz 12 ab



Die Supersport-WM ist eine extrem harte Klasse. Kosten für ein Motorrad: ca. 50 000 Euro. Ein No-Name kann sich ab 100 000 Euro in ein Team einkaufen. Der Deutsche **KEVIN WAHR** (2015: Gesamt:17) steht vor seiner zweiten Saison auf **YAMAHA**

WM-ENDSTAND 2015

SUPERSPORT-WM

	Fahrer (Nation)	Motorrad	Punkte
1	Kenan Sofuoglu (TUR)	Kawasaki	233
2	Patrick Jacobsen (USA)	Honda	196
3	Lorenzo Zanetti (I)	MV Agusta	158
4	Jules Cluzel (FRA)	MV Agusta	155
5	Kyle Smith (GB)	Honda	116

SUPERSTOCK 1000 FIM CUP

	Fahrer (Nation)	Motorrad	Punkte
1	Lorenzo Savadori (I)	Aprilia	164
2	Roberto Tamburini (I)	BMW	142
3	Raffaele de Rosa (I)	Ducati	121
4	Jeremy Guarnoni (F)	Yamaha	91
5	Ondrej Jezek (CZE)	Ducati	82



LORENZO SAVADORI fuhr in sieben von acht Superstock-Rennen mit **APRILIA** aufs Podium

SUPERSTOCK

Der Superstock 1000 FIM Cup gilt als ideales Sprungbrett in die Superbike-WM und wird in deren Rahmenprogramm ausgetragen. Die ersten drei Fahrer steigen fast immer auf und landen auch in konkurrenzfähigen Teams. Die Leistungsdichte im Cup ist enorm. Die Fahrer kommen aus aller Welt. Es gilt das internationale Stocksport-Reglement. Fast alle Komponenten am Motorrad müssen der Serie entsprechen. Das gleiche Reglement gilt auch in den nationalen Klassen wie der IDM. Unterschied ist allerdings, dass im Superstock 1000 FIM Cup eine Reifenbindung an Pirelli besteht. Leistungsmäßig liegen die **APRILIA, BMW, DUCATI, KAWASAKI, SUZUKI** und **YAMAHA** verdammt eng zusammen. Wer sein Motorrad im Hinterhof aufbaut, kann quasi gleich einpacken. Ohne Investitionen und Nähe zum Werk bestehen kaum Chancen, vorne mitzufahren. Einziger Deutscher: **MARC MOSER**, 22, Ducati-Werksfahrer.

IDM Die Internationale Deutsche Straßenmeisterschaft ist das Höchste, was der deutsche Rennsport auf der Rundstrecke zu bieten hat. Dennoch kämpft die Serie ums Überleben. Der vor drei Jahren angekündigte Plan, aus ihr eine zuschauerfinanzierte Meisterschaft zu machen, ist nicht aufgegangen. Stattdessen sollen nun volle Startfelder die Kassen füllen. Mit teilweise gemischten Klassen bei getrennter Wertung.

NEUER VERSUCH



SUPERBIKE
Für Meister **MARKUS REITERBERGER** und Vize **XAVI FORÉS** geht es weiter nach oben. 2016 treffen beide erneut aufeinander, aber dann in der Superbike-WM. Auf **BMW** beziehungsweise **DUCATI**



YAMAHA Auf ein Neues: **MAX NEUKIRCHNER** und die R1M sind siegfähig, wie der Sachse am Lausitzring zeigte

Hinter dem Begriff SUPERBIKE*IDM tummeln sich verschiedene Klassen, wobei die IDM Superbike als Nonplusultra gilt, die der ganzen Serie schließlich den Namen gibt. Gefahren wird mit Motorrädern wie der **BMW** S 1000 RR, der **YAMAHA** YZF-R1M, **KAWASAKI** ZX-10R, **HONDA** CBR 1000 RR SP, **SUZUKI** GSX-R 1000 oder dem Zweizylinder **DUCATI** 1199 Panigale R. Die Marken sind in einem kostenpflichtigen Industriepool vereint. Nur wer dort drin ist, kriegt in den Rennen Punkte.

Das technische Reglement für die über 200 PS starken Superbikes ist überschaubar. Die Motorelektronik ist inklusive des Kabelbaums freigegeben. Die Nockenwellen und dazugehörige Teile dürfen verändert werden. Wegen der hohen Geschwindigkeiten von über 300 km/h ist ein größerer Hauptbremszylinder zulässig. Außerdem besteht freie Auswahl in punkto Airbox. Die Felgen sind frei bis auf zwei Ausnahmen: Der Einsatz von Carbon und magnesiumgeschmiedetem Aluminium ist nicht erlaubt. Aus Carbon dürfen nur die Verkleidungen sein. Verdammt wichtig: Für alle Superbikes gilt ein Mindestgewicht von 168 Kilogramm. Theoretisch dürfte angesichts dieser Tatsachen gegen die Superbikes kein Kraut gewachsen sein.

Trotzdem ist die Spitze der Superstock 1000-Fahrer, die im gleichen Feld, jedoch bei getrennter Wertung mitmischen, immer näher gerückt. Meister **MATHIEU GINES** gelang es im Hockenheim-Finale von 2015 gleich zwei Mal, sich als Vierter hinter den drei schnellsten Superbike-Piloten zu behaupten. Gines Teamchef hatte in einem kleinen feinen Team, aber mit maximalem technischen Support eine Stocksport-Granate aus der **YAMAHA** YZF-R1M gemacht. Er sagt: „Nur wer das technische Limit ausreizt, kann ganz vorne mitspielen. Auch wenn es am meisten kostet." Dabei sind in der Superstock 1000-Klasse weit weniger Raffinessen erlaubt. Der Verzicht auf diese hat wiederum zu einem Boom in den Einschreibungen geführt.

Motor, Airbox, Bremsen und Felgen müssen der Serienproduktion entsprechen. Auch die Verkleidung bleibt analog des



SUPERSTOCK

YAMAHA lieferte sich einen Zweikampf mit **KAWASAKI.** Die Superstock 1000-Klasse ist günstiger als die IDM Superbike, aber die Konkurrenz weitaus größer. **MATHIEU GINES** steigt trotzdem in die Prestige-Liga auf



YAMAHA gegen **SUZUKI** lautete der Kampf um den Titel. **JAN BÜHN** gewann punktgleich mit **TATU LAUSLEHTO**, hatte gleich viel Siege, aber mehr zweite Plätze als der Finne

SUPERSPORT



MOTO3 STANDARD

Künftig im Rahmen der IDM nicht mehr zu sehen: **HONDA** beherrscht die Szene, ab 2016 unter ADAC-Regie. Die 48 PS-Maschinen laufen bis zu 220 km/h



MOTO3 GP

Bei den 250 cm³ 4-Takt-Einzylindern ist Tuning in alle Richtungen erlaubt. Im Schnitt sind die GP-Renner 20 km/h schneller als die Standard-Variante

IDM-ENDSTAND 2015

SUPERBIKE-FAHRER

	Fahrer (Nation)	Motorrad	Punkte
1	Markus Reiterberger (D)	BMW	380
2	Xavi Forés (ESP)	Ducati	304
3	Lorenzo Lanzi (I)	Ducati	216
4	Matej Smrz (CZE)	BMW	140
5	Jan Halbich (CZE)	Honda	138

SUPERBIKE-MARKEN

	Hersteller	Punkte
1	BMW	512
2	Ducati	495
3	Yamaha	242
4	Kawasaki	135
5	Honda	131

SUPERSTOCK 1000

	Fahrer (Nation)	Motorrad	Punkte
1	Mathieu Gines (F)	Yamaha	318
2	Roman Stamm (CH)	Kawasaki	260
3	Lukas Trautmann (A)	Yamaha	226
4	Marvin Fritz (D)	Yamaha	220
5	Stefan Kerschbaumer (A)	Yamaha	149

SUPERSPORT 600

	Fahrer (Nation)	Motorrad	Punkte
1	Jan Bühn (D)	Yamaha	275
2	Tatu Lauslehto (FIN)	Suzuki	275
3	Christian Stange (D)	Suzuki	206
4	Jasha Huber (CH)	Kawasaki	175
5	Christian v. Gunten (CH)	Kawasaki	154

MOTO3 STANDARD

	Fahrer (Nation)	Motorrad	Punkte
1	Tim Georgi (D)	Honda	156
2	Matthias Meggle (D)	Honda	155
3	Philipp Freitag (D)	Honda	134
4	Walid Soppe (NL)	Honda	79
5	Johanna Innerfors (NL)	Honda	69

MOTO3 GP

	Fahrer (Nation)	Motorrad	Punkte
1	Jonas Geitner (D)	KTM	145
2	Ernst Dubbink (NL)	Honda	110
3	Sander Kroeze (NL)	Honda	69

Originals oder darf maximal aus Kunststoff sein. Die Motorelektronik ist auf den Herstellerkit begrenzt. Beim Gang auf die Waage dürfen die Stocksport-Motorräder acht Prozent unter dem Trockengewicht der Serienmodelle bleiben, müssen aber mindestens 165 Kilogramm wiegen. Das Reglement ist an das Regelwerk der FIM-Stocksportklasse angelehnt. Bitterer Wermutstropfen: Obwohl sie die meisten Fahrer anzieht, hat die Superstock 1000-Klasse auch nach zwei Jahren noch keinen IDM-Status. In der Saison 2016 soll sie das offizielle Prädikat endlich erhalten.

Eine lange Tradition hat die IDM Supersport 600, die im Moment unter Fahrerschwund leidet. Dabei ist die Basis der eingesetzten Motorräder in Ordnung. Die meisten Modelle sind zwischen vier und fünf Jahren auf dem Markt und technisch ausgereift. An den **YAMAHA** YZF-R6, **SUZUKI** GSX-R 600 und Co. dürfen eine andere Auspuffanlage sowie eine Rennverkleidung angeschraubt werden. Dazu kommt die von den Herstellern zur Verfügung gestellte Kit-Elektronik. Mechanisch sind den Supersportlern die Hände gebunden. Außer der Verdichtungsänderung und dem Ändern der Steuerzeiten an den Nockenwellen bleibt kaum Spielraum. Das Mindestgewicht der Motorräder beträgt 162 Kilogramm. Supersportler schaffen auf langen Geraden wie auf dem Salzburgring und dem Großen Kurs von Hockenheim Spitzengeschwindigkeiten bis zu 275 km/h.

Für Aufsteiger, die aus diversen Cups kommen und ihre Sache ernst betreiben, führt künftig kaum ein Weg am neuen ADAC Northern Europe Cup mit Moto3-Maschinen vorbei. Der ADAC hat sich komplett aus der IDM ausgeklinkt und geht ab 2016 in punkto Nachwuchsförderung eigene Wege. Er nimmt auch das Prädikat „Deutscher Meister" mit. In der Moto3-Standardklasse fahren **HONDA** Production Racer NSF 250 R. Sie sind für etwa 22 000 Euro frei käuflich. Die Motoren sind alle gleich. Parallel dazu gibt es bei getrennter Wertung die Moto3 GP-Maschinen, ebenfalls von **HONDA**, aber auch von **KTM** oder Nischenmarken wie **ARIANE**. Ab 40 000 Euro gibt es Gebrauchte. ■

CUPS Für die einen sind sie die kostengünstige Aufbauphase, für andere ein Riesenspaß. In den diversen Cups, die es in Deutschland gibt, treffen ambitionierte Rennfahrer mit Aufstiegsgedanken auf passionierte Breitensportler mit Genussfaktor. Schon in den kleinen Klassen wird gekämpft wie bei den Großen. Wie alt man dafür sein muss? Mit 13 Jahren kann es losgehen, nach oben ist alles offen.

GLEICHE CHANCE



ADAC JUNIOR CUP: Gefahren wird auf KTM RC 390. Der 38 PS starke Einzylinder-Viertakter kostet rennfertig aufgebaut etwa 7200 Euro. Dazu müssen für eine Saison mindestens weitere 12 000 Euro für Einschreibung und Kosten einkalkuliert werden. Alter: 13 bis 21 Jahre

Irgendwo fängt alles an. Meistens in den Cups. Zumindest, wenn es um den Rennsport geht. Hier haben schon viele Namen, die später auf internationaler Ebene glänzten, das Gasgeben gelernt und ihre ersten harten Zweikämpfe durchstanden. Ex-WM-Fahrer **STEVE JENKNER** gehört genauso dazu wie **KATJA POENSGEN**, die 1995 als erstes und bisher einziges Mädchen den ADAC Junior Cup gewann und später zwei Grand Prix-Punkte in der Klasse bis 250 cm^3 holte.

Cups haben die Angewohnheit, genau die richtige Würze zu entwickeln, um sie den Teilnehmern schmackhaft zu machen. Im **ADAC JUNIOR CUP POWERED BY KTM** wird jungen Talenten die Möglichkeit gegeben, sich in professionellem Umfeld auf höhere Aufgaben vorzubereiten. Seit einigen Jahren schaffen es die Teenies ins Rahmenprogramm des Deutschen Motorrad Grand Prix auf dem Sachsenring. Die Voraussetzungen sind auf Grund absolut identischer Motorräder für alle gleich.

Und wenn es auch schwerfällt: Wer sich in der Nachwuchsklasse nicht durchsetzen kann, sollte vom Traum einer internationalen Karriere möglichst Abstand nehmen und sein Glück lieber weiterhin im Breitensport versuchen. Das gilt auch für die jungen Wilden im **YAMAHA R6-DUNLOP CUP**. Sie sind anders als die ADAC-Teenies, die auf anderen Strecken fahren, ein fester Bestandteil im Ablauf der Superbike*IDM.

Wer sich in einen Cup einschreibt, kommt vor allem zu einem: Fahren. Und darum geht es ja schließlich in erster Linie. Bei Chancengleichheit und überschaubaren Kosten. Das ist überhaupt das Wichtigste. Cup fahren heißt aber auch, ohne zwanghaften Leistungsdruck jede Menge Spaß und Geselligkeit haben. Der **TRIUMPH STREET TRIPLE CUP**, der vom action team der Zeitschrift MOTORRAD veranstaltet wird, ist ein Paradebeispiel. Oder auch die Events von **ART-MOTOR**, in denen mittlerweile schon echte Klassiker um die Wette fahren.



YAMAHA R6-DUNLOP-CUP: Er ist die weltweit älteste Markenserie im Motorrad-Rennsport und fährt 2016 in seine 39. Saison. Es gibt vier Ausrüstungspakete. Die Komplettvariante für 16 990 Euro beinhaltet die aktuelle YZF-R6, Umbau-Kit, Einschreibegebühr, alle Nenngelder. Die Fahrer müssen mindestens 18 Jahre sein

ADAC JUNIOR CUP

	Fahrer (Nation)	Motorrad	Punkte
1	Dirk Geiger (D)	KTM	115
2	Toni Erhard (D)	KTM	107
3	Dennis Stelzer (D)	KTM	81

YAMAHA R6-DUNLOP-CUP

	Fahrer (Nation)	Motorrad	Punkte
1	Manou Antweiler (D)	Yamaha	153
2	Maurice Ullrich (D)	Yamaha	144
3	Lukas Tulovic (D)	Yamaha	122

TRIUMPH STREET TRIPLE CUP

	Fahrer (Nation)	Motorrad	Punkte
1	Oliver Martin (D)	Triumph	220
2	Jörn Kaufmann (D)	Triumph	148
3	Uli Bonsels (D)	Triumph	124



TRIUMPH STREET TRIPLE CUP: Im Angebot ist ein Komplettpaket mit der Triumph Street Triple RX in der Hauptrolle ab 9990 Euro, inklusive 5 x 2 Rennen, Helm, Teilepaket, Schmiermittel, Nenngeld. Der Reifenservice an der Strecke ist kostenlos

SUPERSPORT B: Linzenzfreie Amateurrennserie von Art-Motor. Zugelassen sind seriennahe Viertakter mit bis zu vier Zylindern. Exakt definierte Leistungsgewichtfenster und Reifenbindung sorgen für Chancengleichheit



SUPERBIKE B: Der Hubraum der Zwei- und Vierzylinder-Renner reicht bis über 1000 cm³. Es sind Slicks, Reifenwärmer und Regenreifen zulässig. Es wird ausschließlich auf Bridgestone-Reifen gefahren. Eine Lizenz wird den Fahrern nicht verlangt

SUPERBIKE B

	Fahrer (Nation)	Motorrad	Punkte
1	Tim Weickardt (D)	Honda	138
2	Markus Kress (D)	Yamaha	128
3	Guido Wemhöfer (D)	Suzuki	121

SUPERSPORT B

	Fahrer (Nation)	Motorrad	Punkte
1	Ralf Eckert (D)	Yamaha	250
2	Ralf Weickardt (D)	Honda	130
3	Thomas Theuner (D)	Suzuki	80

ProBears

	Fahrer (Nation)	Motorrad	Punkte
1	Frank Schumacher (D)	Ducati	240
2	Volker Eikmeyer (D)	Triumph	133
3	Patrick Leier (D)	Yamaha	98

classicSAM

	Fahrer (Nation)	Motorrad	Punkte
1	Thomas Tippelt (D)	Suzuki	164
2	Sascha Pfautsch (D)	Moto Guzzi	126
3	Harald Müller (D)	Ducati	125



classicSAM: Fahrtwindgekühlte Viertakter bis 750 cm³ messen sich mit flüssigkeitsgekühlten 500 cm³-Viertaktern, die in ihrer Basisversion vor 1984 hergestellt wurden



ProBears: Spaß mit maximal drei Zylindern. Die Motorräder sind entweder luftgekühlt, haben weniger als 900 cm³, weniger als vier Ventile oder weniger als zwei obenliegende Nockenwellen pro Zylinder



MOTOCROSS

Vorsprung durch Technik. Mit Luftgabeln und elektronischen Helfern wie Starthilfen (Launch Control), Traktionskontrolle oder manuell wählbaren Mappings setzen die Hersteller den unlängst eingeleiteten Entwicklungstrend auch mit den 2016er-Modellen ungebremst fort.

Selten haben Motocross-Fans eine turbulentere Saison erlebt als im Jahr 2015. Den ersten Paukenschlag lieferte die US-Supercross-Serie. Dort fügte KTM-Werkspilot Ryan Dungey das letzte noch fehlende Steinchen in das Mosaik der Erfolge des österreichischen Herstellers ein: den US-Supercross-Titel. Wie zum Ausgleich mussten die Mannen aus Mattighofen in der bislang von ihnen beherrschten Weltmeisterschaft kräftig Federn

Husqvarna TC 85

MX85 — 5495 Euro



Hubraum, Takte	85 cm³, 2T
Trockengewicht	69 kg
Federweg v./h.	270/300 mm
Starter	Kick

Kawasaki KX 85

MX85 — 4790 Euro



Hubraum, Takte	85 cm³, 2T
Trockengewicht	73 kg
Federweg v./h.	275/275 mm
Starter	Kick

KTM 85 SX

MX85 — 5445 Euro



Hubraum, Takte	85 cm³, 2T
Trockengewicht	68 kg
Federweg v./h.	270/300 mm
Starter	Kick

Suzuki RM 85 L

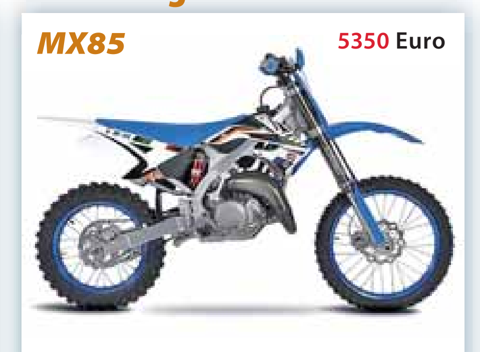
MX85 — 3990 Euro



Hubraum, Takte	85 cm³, 2T
Trockengewicht	70 kg
Federweg v./h.	275/277 mm
Starter	Kick

TM Racing MX 85 Junior

MX85 — 5350 Euro



Hubraum, Takte	85 cm³, 2T
Trockengewicht	k. A.
Federweg v./h.	k. A.
Starter	Kick

Yamaha YZ 85 LW

MX85 — 4495 Euro



Hubraum, Takte	85 cm³, 2T
Trockengewicht	67 kg
Federweg v./h.	275/282 mm
Starter	Kick

Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 246

lassen. In der von einer beispiellosen Verletzungsserie der Titelkandidaten geprägten WM setzten sich letztlich zwei hoch talentierte Youngster durch: Der erst 20-jährige Slowene Tim Gajser holte für Honda den MX2-Titel, der 24-jährige Franzose Romain Febvre (Foto links) sicherte Yamaha die MX1-Krone. Wobei die WM-Maschinen trotz der von den Werksteams bis ins kleinste Detail reichenden Feinabstimmung technisch dennoch auf Serien-Crossern basieren.

Raider heißt schon länger Twix – und **BOROSSI** ab der Saison 2016 **ASIA WING**. Der chinesische Hersteller bekennt sich erstmals namentlich zu seiner geographischen Herkunft – und schon immer technisch zur Kopie der älteren Honda-Motocross-Modelle.

Zentralisierung der Massen und bestmögliche Fahrbarkeit sind die Leitfäden, entlang derer die Motocross-Modelle von **HONDA** seit Jahren weiterentwickelt werden. Auf der Strecke blieb in der Vergangenheit dabei oft die Spritzigkeit der Motoren. Einen großen Teil der Schuld schreiben Insider auch dem für hohe Drehzahlen wenig geeigneten Unicam-Ventiltrieb zu. Dabei betätigt eine einzige Nockenwelle die beiden Einlassventile direkt und die beiden Auslassventile über einen Gabelkipphebel. Wie dem auch sei, zumindest beim Viertelliter-Modell gaben die Entwickler einen Teil ihrer Zurückhaltung auf. Schärfere Nockenprofile, härtere Ventilfedern, Titan-Auslassventile und höhere Verdichtung peppen den kompakt bauenden Single spürbar auf. Allerdings: Mit der technisch komplexen, schwierig abzustimmenden und hakelig ansprechenden Dreikammer-Luftgabel von Showa und einem straffen Federbein verwirken die Honda-Techniker den vom Motor erreichten Vorsprung. Insofern werden sich MX1-Piloten mit der zurückhaltenden Modellpflege an der CRF 450 R leichter abfinden. Die etwas straffer abgestimmten – übrigens von Kayaba gelieferten – Federelemente werden der sanften Roten etwas mehr Reserven verleihen. Erfreulich: Mit den mittlerweile typischen zwei Schalldämpfern bleiben die Honda-Schwestern wohl weiterhin die mit Abstand leisesten Serien-Crosser.

Nach der Übernahme von **HUSQVARNA** durch KTM im Februar 2013 lassen die österreichischen Marketing-Strategen keine Gelegenheit aus, die schwedischen Wurzeln der Marke zu betonen. Technisch gehört die Eigenständigkeit der Huskies jedoch der Vergangenheit an. Abgesehen vom Rahmeneck aus kohlefaserverstärktem Kunststoff und der konventionell mit Stahlfedern arbeitenden Gabel steckt die Technik der aktuellen KTM-Crosser hinter dem weiß-blau-gelben Plastikkleid der Husky-Palette. Was durchaus seine Vorteile besitzt. Denn mit komplett neuen Rahmen, Schwingen und vor allem mit noch kompakteren Motoren erfanden die Österreicher ihre Motocross-Modellpalette quasi von Grund auf neu. Allerdings: Aus den besagten Alleinstellungsmerkmalen schlägt der Husky-Familienzweig wenig Profit. Das Kunststoffheck baut etwas ausladender und die von WP Suspension hergestellte 4CS-Gabel spricht hakeliger an als die Luftgabel der KTM. Überdies

Honda CRF 250 R

MX2 — 8090 Euro



Hubraum, Takte	249 cm³, 4T
Trockengewicht	101 kg
Federweg v./h.	310/312 mm
Starter	Kick

Husqvarna FC 250

MX2 — 8895 Euro — NEU



Hubraum, Takte	250 cm³, 4T
Trockengewicht	101 kg
Federweg v./h.	300/300 mm
Starter	Elektro

Husqvarna TC 125

MX2 — 7695 Euro



Hubraum, Takte	125 cm³, 2T
Trockengewicht	90 kg
Federweg v./h.	300/300 mm
Starter	Kick

Kawasaki KX 250 F

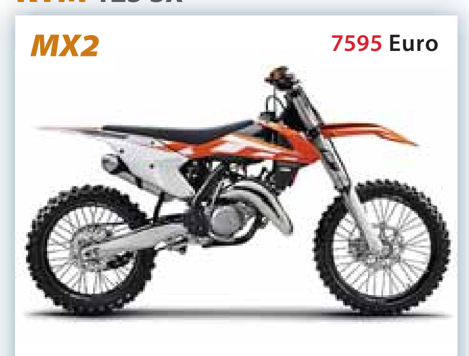
MX2 — 7895 Euro



Hubraum, Takte	250 cm³, 4T
Trockengewicht	102 kg
Federweg v./h.	315/310 mm
Starter	Kick

KTM 125 SX

MX2 — 7595 Euro



Hubraum, Takte	125 cm³, 2T
Trockengewicht	88 kg
Federweg v./h.	300/300 mm
Starter	Kick



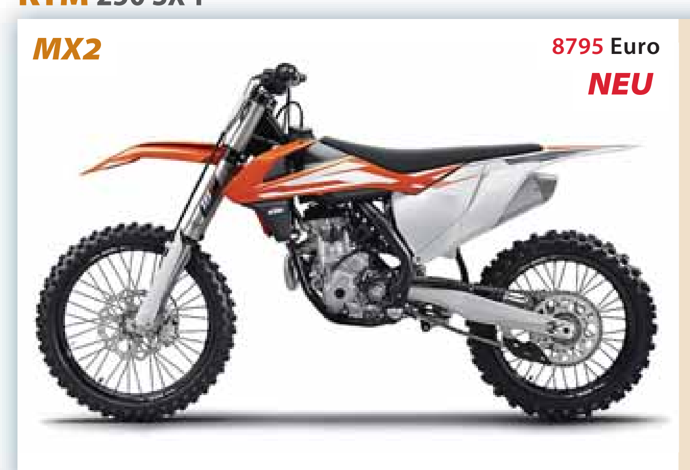
Meisterwerk: Mit dem US-Supercross-Titel fügte KTM das letzte fehlende Teil in das Erfolgs-Puzzle der Österreicher

packen beide Teile etwa drei Kilogramm zusätzlich auf die Husky.

Nach vielen fetten Jahren im Motocross, in denen **KAWASAKI** sowohl in den US-Meisterschaften als auch in der WM brillierte, müssen sich die Grünen derzeit etwas bescheiden. Insofern könnte vor allem die bis ins Detail überarbeitete KX 450 F der hadernden Truppe neuen Schwung verleihen. Mit komplett neuem Gehäuse, auf 8,5 Millimeter vergrößertem Zylinder-Offset, 260 Gramm leichterem Getriebe und mitgeliefertem Abstimmungskit für die Motorsteuerung dürfte der ohnehin potente und kultiviert laufende Motor noch mehr an Universalität gewinnen. Zumal die traditionell ausladende Ergonomie der Kawa-Crosser nun mit einem schmaleren Rahmen und zehn Grad angewinkelten Kühlern sichtlich erschlankte. Vor dem Hintergrund dieser Generalsanierung ist es verständlich, dass die KX 250 F weitgehend unverändert weitergebaut wird. Kein Beinbruch, denn nicht zuletzt dank einer zweiten Einspritzdüse im Ansaugschlauch zwischen Luftfilter und Drosselklappe glänzt das Viertelliter-

KTM 250 SX-F

MX2 — 8795 Euro — *NEU*



Hubraum, Takte	250 cm³, 4T
Trockengewicht	99 kg
Federweg v./h.	300/300 mm
Starter	Elektro

Suzuki RM-Z 250

MX2 — 8090 Euro — *NEU*



Hubraum, Takte	250 cm³, 4T
Trockengewicht	102 kg
Federweg v./h.	310/310 mm
Starter	Kick

TM Racing MX 125

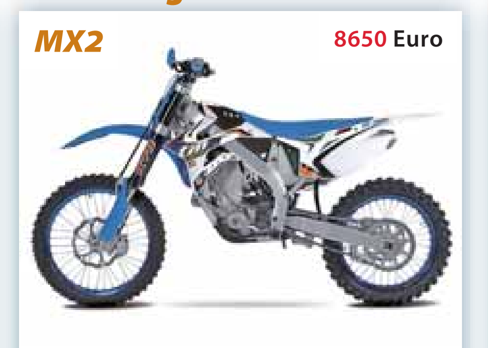
MX2 — 7340 Euro



Hubraum, Takte	125 cm³, 2T
Trockengewicht	k. A.
Federweg v./h.	300/320 mm
Starter	Kick

TM Racing MX 250 Fi

MX2 — 8650 Euro



Hubraum, Takte	250 cm³, 4T
Trockengewicht	k. A.
Federweg v./h.	300/320 mm
Starter	Elektro/Kick

Yamaha YZ 125

MX2 — 7050 Euro



Hubraum, Takte	125 cm³, 2T
Trockengewicht	88 kg
Federweg v./h.	300/315 mm
Starter	Kick

Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 246

Aggregat nach wie vor mit einer gerade in dieser Klasse wichtigen Spritzigkeit.

Die Politik der ruhigen Hand überlässt **KTM** anderen Herstellern. Die Schlagzahl mit der die Österreicher neue Modelle präsentieren ist in der Tat atemberaubend. Zumal auch die Entwicklungstiefe beeindruckt. Mit der Premiere der luftgefederten Gabel von WP Suspension, schlankem Rahmen und noch kompakteren Motoren stellt die Mannschaft aus Mattighofen für die Saison 2016 nämlich von Grund auf neu konstruierte Viertakt-Crosser auf die Räder. Die Feuertaufe hat die Technik mit den vielbeachteten Titeln in der amerikanischen Supercross- und Outdoor-Meisterschaft mit Bravour bestanden. Auf welch hohem Niveau sich die orangefarbenen Bikes bewegen, beweist unter anderem der Vergleichstest der 2016er-MX2-Crosser von MOTORRAD. Mit 99 Kilogramm Gesamtgewicht und 46 PS Spitzenleistung setzt die 250 SX-F zwei in dieser Klasse noch nie gemessene Bestwerte. Dass die KTM-Crosser obendrein als einzige mit einem Elektrostarter ausgeliefert werden, lässt die Kon-



Im Steigflug: Nach Turbulenzen im Team fliegt der 21-jährige Superstar Ken Roczen wieder auf Erfolgskurs

Yamaha YZ 250 F/60th

MX2 — 8150/8995 Euro



Hubraum, Takte	250 cm³, 4T
Trockengewicht	99 kg
Federweg v./h.	310/315 mm
Starter	Kick

Borossi BT 450 MX

MX1 — 4298 Euro



Hubraum, Takte	449 cm³, 4T
Trockengewicht	119 kg
Federweg v./h.	315/270 mm
Starter	Elektro/Kick

Honda CRF 450 R

MX1 — 8540 Euro



Hubraum, Takte	449 cm³, 4T
Trockengewicht	106 kg
Federweg v./h.	310/315 mm
Starter	Kick

Husqvarna TC 250

MX1 — 8395 Euro



Hubraum, Takte	249 cm³, 2T
Trockengewicht	98 kg
Federweg v./h.	300/317 mm
Starter	Kick

Husqvarna FC 350

MX1 — 9245 Euro



Hubraum, Takte	350 cm³, 4T
Trockengewicht	101 kg
Federweg v./h.	300/300 mm
Starter	Elektro

kurrenz erst recht verblassen. Nicht zu vergessen: Anders als die japanischen Hersteller bleibt KTM mit der 125, 150 und 250 SX auch in der Zweitakt-Technik am Ball. Die Modellpflege zahlt sich beim wieder steigenden Interesse bereits aus.

Peu à peu hat sich **SUZUKI** in den vergangenen Jahren vom Ruf befreit, eine zwar preislich günstige, qualitativ aber weniger hochwertige Motocross-Modellpalette anzubieten. Zur Qualitätsoffensive passend engagieren sich die Gelben insbesondere im deutschsprachigen Raum wie kaum ein zweiter Hersteller im Offroad-Sport. Während die RM-Z 450 nach tieferen Eingriffen zur Saison 2015 für dieses Jahr jedoch kaum verändert wird, widmeten sich die Ingenieure mit großem Aufwand dem Viertelliter-Modell. Hier lässt vor allem der Wechsel vom bisherigen Federungs-Zulieferer Showa zu Kayaba aufhorchen. Sowohl die mit einer Luftkammer je Holm federnde Kayaba-Gabel als auch der aufwendige, mit insgesamt vier Dämpfungseinstellern ausgestattete Monoshock agieren deutlich sensibler als die Showa-Pendants. Eine Rückbesinnung auf die Bedürfnisse der Amateurpiloten dokumentieren die Änderungen am Motor. An insgesamt 80 Teile legten die Japaner Hand an und erzogen den Single damit von der bislang drehzahlorientierten Leistungsabgabe auf mehr Druck aus dem Drehzahlkeller um.

Wie ein Fels widersteht **TM RACING** der tosenden Brandung des unruhigen Motocross-Geschäfts. Trotz gerade mal 1500 produzierten Motocross-, Enduro- und Supermoto-Modellen pro Jahr bleiben die Italiener technisch am Puls der Zeit. Benzineinspritzung, Alu-Brückenrahmen bis hinunter zum 85-cm³-Modell und jede Menge edle Frästeile gehören längst zum Markenzeichen des Herstellers von der Adria. Und weil die Truppe aus Pesaro erst im vergangenen Jahr das Handling der Viertakt-Modelle aufmöbelte – unter anderem wanderte der Tank unter die Sitzbank und das Luftfiltergehäuse hinter den Lenkkopf – kamen heuer die Zweitakter an die Reihe. Mit steilerem Lenkkopfwinkel, dem von 23 auf 20 Millimeter reduzierten Gabelversatz und einem schlankeren Tank biegen auch die vier Zweitakt-Modelle etwas flinker um die Ecken. Nebenbei bemerkt: Kleinherstellern wie TM Racing kommt das Revival der Zweitakt-Technik spürbar entgegen. 60 Prozent aller Crosser und Enduros rollen mit den kostengünstigen und einfach zu reparierenden Motoren vom Band.

Das Gesicht in der Menge der mittlerweile relativ einheitlichen Motocross-Technik stellen die Offroader von **YAMAHA** dar. Mit dem nach hinten geneigten Zylinder mit umgedrehtem Zylinderkopf (Einlass vorn, Auspuff hinten) und dem hinter dem Lenkkopf platzierten Luftfilter gehen die Techniker aus Iwata unkonventionelle Wege. Und erfolgreiche. Nicht zuletzt der MX1-WM-Titel von Romain Febvre zeigt das Potenzial der Yamaha-Crosser auf. Trotzdem süffisant: An Febvres Werksmaschine experimentierten die Japaner in der vergangenen Saison erstmals mit einem Elektrostarter. KTM bietet dieses Feature bereits seit dem Modelljahr 2007 serienmäßig an.

Husqvarna FC 450

MX1 — **9495 Euro** — ***NEU***



Hubraum, Takte	449 cm³, 4T
Trockengewicht	102 kg
Federweg v./h.	300/300 mm
Starter	Elektro

Kawasaki KX 450 F

MX1 — **8495 Euro** — ***NEU***



Hubraum, Takte	449 cm³, 4T
Trockengewicht	104 kg
Federweg v./h.	314/315 mm
Starter	Kick

KTM 150/250 SX

MX1 — **7895/8295 Euro**



Hubraum, Takte	144/249 cm³, 2T
Trockengewicht	88/96 kg
Federweg v./h.	300/300 mm
Starter	Kick

KTM 450 SX-F

MX1 — **9395 Euro** — ***NEU***



Hubraum, Takte	449 cm³, 4T
Trockengewicht	100 kg
Federweg v./h.	300/300 mm
Starter	Elektro

Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 246

Dieser bedachten Einstellung gegenüber Neuerungen dürften die YZ-Modelle den Ruf als qualitativ ausgereifte Offroad-Bikes zu verdanken haben. Insofern stählen hochwertige Pleuel, überarbeitete Ölversorgung und eine modifizierte Schaltung die Technik der YZ 250 F noch zusätzlich. Die 450er darf künftig mit weicherer Monoshock-Feder, drei Millimeter vergrößertem Gabelversatz, 12 Millimeter breiterem Rahmen, 270er-Bremsscheibe und einem Launch-Control-System antreten.

Der geneigte Fan darf übrigens auch das 60-jährige Firmenjubiläum von Yamaha mitfeiern. Das gelbe Sondermodell im Kenny-Roberts-Design und mit Akrapovic-Schalldämpfer, Handschützer und Power Tuner schlägt allerdings mit zusätzlichen 800 Euro zu Buche. Wer stattdessen sparen will, findet bei Yamaha als einzigem japanischen Hersteller mit der YZ 125 und YZ 250 noch Zweitaktmodelle im Angebot. Auch wenn die für die Saison 2016 nicht weiterentwickelt wurden, gelten die YZ 125 und 250 als exzellente und zuverlässige Bikes für die Amateur-Szene. ■



Klasse für die Masse: MX1-Vize-Weltmeister Paulin siegte mit der französischen Equipe beim Motocross der Nationen

KTM 350 SX-F

MX1 — 9145 Euro — NEU



Hubraum, Takte	350 cm³, 4T
Trockengewicht	100 kg
Federweg v./h.	300/300 mm
Starter	Elektro

Suzuki RM-Z 450

MX1 — 8540 Euro



Hubraum, Takte	449 cm³, 4T
Trockengewicht	107 kg
Federweg v./h.	310/310 mm
Starter	Kick

TM Racing MX 144/250/300

MX1 — 7550/7750/7840 Euro



Hubraum, Takte	144/249/293 cm³, 2T
Trockengewicht	k. A.
Federweg v./h.	300/320 mm
Starter	Kick

TM Racing MX 450/530 Fi

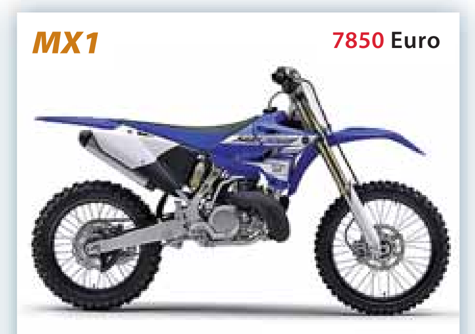
MX1 — 8850/8950 Euro



Hubraum, Takte	449/528 cm³, 4T
Trockengewicht	k. A.
Federweg v./h.	300/320 mm
Starter	Elektro/Kick

Yamaha YZ 250

MX1 — 7850 Euro



Hubraum, Takte	249 cm³, 2T
Trockengewicht	97 kg
Federweg v./h.	300/315 mm
Starter	Kick

Yamaha YZ 450 F/60th

MX1 — 8450/9295 Euro



Hubraum, Takte	449 cm³, 4T
Trockengewicht	106 kg
Federweg v./h.	310/315 mm
Starter	Kick



TRIAL

Die Szene ist klein, die Begeisterung groß. Trotz weltweit jährlich nur 7000 verkaufter Trialmaschinen tummeln sich neun höchst engagierte Hersteller in dieser Disziplin.

In der immer wieder von wirtschaftlichen Problemen mancher Hersteller erschütterten Trial-Szene bildet **BETA** gewissermaßen den ruhenden Pol. Und setzt – zumindest im Zweitakt-Segment – auch die technischen Akzente. So bildet der durch Wasserdruck geformte, elegante Alu-Rahmen ein Alleinstellungsmerkmal. Darüber hinaus pflegten die Mannen aus der Nähe von Florenz die 2016er-Ausgabe mit steiferer Kurbelwelle und geändertem Brennraum sehr behutsam. Beachtlich: Neben Montesa-Honda haben die Italiener als einziger Hersteller noch ein Viertakt-Modell im Portfolio, die Ablösung der Zweitakter ist vom Tisch.

Beta EVO 2T/4T



5650–7290 Euro

Hubraum, Takte	124–297 cm³, 2/4T
Trockengewicht	68–72 kg
Federweg v./h.	165/180 mm
Starter	Kick

Gas Gas 125–300 TXT Pro



6095–6695 Euro

Hubraum, Takte	125–294 cm³, 2T
Trockengewicht	66 kg
Federweg v./h.	177/164 mm
Starter	Kick

Jotagas JT 300



6750 Euro

Hubraum, Takte	302 cm³, 2T
Trockengewicht	64 kg
Federweg v./h.	175/175 mm
Starter	Kick

Montesa Cota 4 RT/300 RR

NEU



6590/9190 Euro

Hubraum, Takte	259/288 cm³, 4T
Trockengewicht	71/70 kg
Federweg v./h.	175/170 mm
Starter	Kick

Scorpa 125/250/300 Twenty



5999/6299/6499 Euro

Hubraum	124–294 cm³
Takte	2T
Trockengewicht	68 kg
Federweg v./h.	177/175 mm
Starter	Kick

Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 246

Trotz der im Mai 2015 angemeldeten Insolvenz hat es die Belegschaft von **GAS GAS** geschafft, ein 2016er-Modell auf die Räder zu stellen. Ob das bewundernswerte Engagement für die aufgewertete TXT Pro Racing (Titankrümmer, Reiger-Monoshock, überarbeitete Zündung und Wasserpumpe) belohnt wird, hängt von der Entscheidung des neuen Investors Torrot Electric ab.

Ruhig ist es derzeit um den erst im Jahr 2010 gegründeten Hersteller **JOTAGAS**. Der Grund: Zerwürfnisse zwischen den Gründern – unter anderem dem ehemaligen Trial-Superstar Jordi Tarrès – bremsten die Initiative ein. Nachdem die Gallionsfigur Tarrès mit der neu gegründeten Marke TRS (siehe rechts) seine eigenen Wege geht, muss sich die verbliebene Mannschaft erst neu orientieren. Man darf gespannt sein, in welche Richtung.

RR, Race Ready – mit diesem wenig lyrischen Kürzel positioniert **MONTESA** die neue 300er eindeutig. Ein weitgehend neuer Viertaktmotor mit 288 statt 259 cm³ Hubraum und zwei Kilogramm Gewichtsersparnis sollen die bislang eher von Hobby-Trialern bevorzugte Spanierin nun auch für gehobene Ansprüche fit machen. Dass ihr das gelingt, sollte bei dem Preis von 9190 Euro außer Frage stehen.

Mit **OSSA** bereichert seit der Saison 2011 ein weiterer Newcomer den Trialsport. Auch wenn die Initiative mit dem 1982 in Konkurs gegangenen Hersteller nur den Namen gemeinsam hat, belebt die TR 280i den Markt mit frischen Ideen. Nach hinten gekippter und um 180 Grad gedrehter Zylinder, Benzineinspritzung und ein als Tank ausgebildetes Rahmenfrontrohr machen die Spanierin zum Gesicht in der Menge.

Auf eine 22 Jahre lange Historie blickt **SCORPA** zurück. Nach wechselvollen Jahren gehört der französische Hersteller derzeit wieder dem ehemaligen Firmengründer und aktuellen Besitzer von Sherco, dem Franzosen Marc Teissier. Verständlich, dass die Technik der beiden Marken nur in Details differiert.

Sechs Jahre nachdem die Trialer von **SHERCO** mit ihrer spektakulären technischen Neuausrichtung (Tank im Rahmenheck, Luftfilter hinter den Lenkkopf) für Furore sorgten, kehren die Katalanen wieder zur konventionellen Konfiguration zurück. Immerhin: Das Kunststoff-Formteil der Airbox fungiert nun als selbsttragendes Rahmenheck.

Eine der jüngsten Initiativen im Trialsport hört auf den Namen **TRS**. Das – wie bereits Jotagas – von Jordi Tarrès lancierte Projekt, stellt mit der Ende 2015 präsentierten TRS One ein in Eigenregie hergestelltes Zweitakt-Bike auf die Räder. Für Publicity und Vertrauen sorgen die Spanier selbst. Vizeweltmeister Adam Raga wurde für drei Jahre als Werksfahrer engagiert.

Mit einem technisch eigenständigen Konzept läuft in der Saison 2016 die **VERTIGO** vom Stapel. Die in Spanien hergestellte Combat geht mit Gitterrohrrahmen, Einspritzung, elektrischer Wasserpumpe und horizontal geteiltem Motor ungewöhnliche Wege. Erste Fahrberichte von der von Ex-Weltmeister Doug Lampkin mitentwickelten Maschine klingen ausgesprochen vielversprechend. ■

Ossa TR 125–300i

6590–6900 Euro



Hubraum, Takte	125–294 cm³, 2T
Trockengewicht	65 kg
Federweg v./h.	k. A.
Starter	Kick

TRS One 250/280/300

6750/6850/6950 Euro

NEU



Hubraum	250–294 cm³
Takte	2T
Trockengewicht	65 kg
Federweg v./h.	175/168 mm
Starter	Kick

Sherco 125/250/300 ST

5899/ 6150/ 6360 Euro



Hubraum, Takte	124/250/294 cm³, 2T
Trockengewicht	68 kg
Federweg v./h.	165/175 mm
Starter	Kick

Vertigo Combat 300

7850 Euro

NEU



Hubraum	300 cm³
Takte	2T
Trockengewicht	69 kg
Federweg v./h.	k. A.
Starter	Kick



ENDURO

Der Hightech-Zweizylinder von Aprilia verlässt das Segment, Gas Gas kämpft ums Überleben, Economy-Konzepte wie AJP und SWM wittern Morgenluft und Yamaha gibt wieder Gas – im Endurosport pulsiert das Leben. Und KTM regiert mit der Modellpolitik der ruhigen Hand.

Mit der Bezeichnung seines Spitzenmodells, der PR5 Extreme weckt der portugiesische Hersteller **AJP** große Hoffnungen. Mit einem wassergekühlten 250 cm³-Viertaktmotor, Benzineinspritzung, vollständig einstellbaren Sachs-Federelementen und Alu-Rahmen nimmt die Enduro auf den ersten Blick die wettbewerbsorientierten Fahrer ins Visier. Erst der zweite Blick verrät: Mit einer einzigen obenliegenden

AJP PR 5 Enduro Extreme

6590 Euro



Hubraum, Takte	249 cm³, 4T
Trockengewicht	119 kg
Federweg v./h.	300/300 mm
Starter	Elektro

Beta RR Enduro 250/300 2T

7990/8190 Euro



Hubraum, Takte	249/293 cm³, 2T
Trockengewicht	104 kg
Federweg v./h.	290/290 mm
Starter	Elektro/Kick

Beta Xtrainer 300

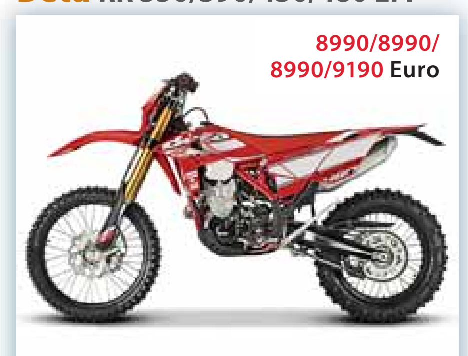
6590 Euro **NEU**



Hubraum, Takte	293 cm³, 2T
Trockengewicht	99 kg
Federweg v./h.	270/270 mm
Starter	Elektro

Beta RR 350/390/430/480 EFI

8990/8990/8990/9190 Euro



Hubraum, Takte	349/386/431/478 cm³, 4T
Trockengewicht	112/112/113/113 kg
Federweg v./h.	290/290 mm
Starter	Elektro/Kick

Borossi BT 250/450 GS

3798/4598 Euro



Hubraum, Takte	249/449 cm³, 4T
Trockengewicht	118/119 kg
Federweg v./h.	315/270 mm
Starter	Elektro/Kick

Gas Gas EC 125/200/250/300



6995/7295/7595/7895 Euro

Hubraum, Takte	125/199/249/299 cm³, 2T
Trockengewicht	96/104/104/104 kg
Federweg v./h.	305/298 mm
Starter	Kick

Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 246

Nockenwelle kann der Viertelliter-Single unmöglich die in dieser Wettbewerbsklasse nötigen Drehzahlen von mindestens 12 000/min und eine Spitzenleistung von 35 PS generieren. Ein Blick in das Datenblatt relativiert dann auch den Anspruch. Mit 28 PS bei 8000/min reiht sich die Portugiesin eher in die Liga der Freizeit-Enduros ein. Weniger sportlich angehauchten Freizeitpiloten wird die Technik genügen – und ihr Preis (6590 Euro) wird sie ohnehin überzeugen.

Unter dem neuen Namen **ASIA WING** tritt der bisher in Deutschland unter der Bezeichnung **BOROSSI** firmierende chinesische Hersteller künftig auf. Für den Kampfpreis von knapp 4600 Euro bieten die Asiaten eine Eins-zu-eins-Kopie der Honda-Enduros des Modelljahrs 2008 an. Was – von der grundsätzlichen Meinung über derartige Plagiate einmal abgesehen – kein schlechtes Zeichen sein muss. Ob die chinesischen Nachbauten allerdings im Kreis der fachkundigen Offroad-Kundschaft angenommen werden, daran darf man zweifeln.

Zweifelsfrei zu den aufstrebenden Herstellern gehört **BETA**. Den Alp-Modellen stellen die Italiener die für Offroad-Touren konzipierte Xtrainer zur Seite. Deren technische Basis bildet der 300er-Zweitakt-Sportler, der mit gekürzten Federelementen, auf 910 Milimeter abgesenkter Sitzhöhe, reduzierter Spitzenleistung und Getrenntschmierung domestiziert wird. Den Schonwaschgang verlässt der Hersteller aus der Nähe von Florenz allerdings in seiner Kernkompetenz, den Sportenduros. So erhalten nach dem im vergangenen Jahr aufgepeppten 350er-Modell nun alle Viertakter eine Benzineinspritzung. Fahrwerksseitig wurde der Rahmen an der Federbeinaufnahme verstärkt. Nicht zu vergessen: Wie alle europäischen Hersteller hält auch Beta die Zweitakt-Flagge hoch und bietet mit der RR 250 beziehungsweise 300 2T zwei konkurrenzfähige Modelle an.

Mit einem neuen Investor, dem Elektrofahrrad-Hersteller Torrot Electric aus der Nähe von Barcelona, plant die im Mai 2015 in Insolvenz gegangene Offroad-Schmiede **GAS GAS** den Neustart. Während die Trial-Modelle von engagierten Mitarbeitern für die Saison 2016 weiterentwickelt wurden, ruhte die Produktion der Sportenduros. Nach drei Jahren, in denen die Katalanen Motoren von Yamaha zweitverwerteten, könnte die neue Leitung nun den von den bisherigen Eignern bereits eingefädelten Deal über Husqvarna-Triebwerke umsetzen. Die stammen aus dem von BMW an KTM verkauften Nachlass und könnten – nachdem die Österreicher die Husqvarna-Modelle auf KTM-Technik umstellten – Gas Gas wieder ein eigenständiges Image verleihen. Ob die technische Neuorientierung in der Kürze der Zeit gelingt und ob sich die Spanier dadurch wieder wirtschaftlich stabilisieren können, bleibt abzuwarten.

Hierzulande wenig beachtet ist das Enduro-Engagement von **HONDA**. Nachvollziehbar, schließlich musste die seit vielen Jahren für den Enduro- und Supermoto-Sport verantwortliche italienische Honda-Dependance HM Honda im Herbst 2013 Insolvenz anmelden. Der Nachfolger,

Gas Gas EC 250/300/450 F

7995/8395
8795 Euro



Hubraum, Takte	250/290/449 cm³, 4T
Trockengewicht	108/108/115 kg
Federweg v./h.	305/298 mm
Starter	Elektro/Kick

Honda CRE F 250/300/450/500 R/X

7790–
9550 Euro



Hubraum, Takte	250–487 cm³, 4T
Trockengewicht	103–116 kg
Federweg v./h.	310–315/312–318 mm
Starter	Elektro oder Kick

Husqvarna TE 125/250/300

7845/8645/8895 Euro



Hubraum, Takte	125/249/293 cm³, 2T
Trockengewicht	96/104/105 kg
Federweg v./h.	300/330 mm
Starter	125er: Kick, sonst Elektro/Kick

Husqvarna FE 250/350/450/501

9445/9595/9695/9995 Euro



Hubraum	250/350/449/510 cm³
Takte	4T
Trockengewicht	108–113 kg
Federweg v./h.	300/330 mm
Starter	Elektro

KTM 125/200/250/300 EXC

7645/7795/
8445/8595 Euro



Hubraum, Takte	125/193/249/293 cm³, 2T
Trockengewicht	94/100/102/102 kg
Federweg v./h.	300/335 mm
Starter	125er: Kick, sonst Elektro/Kick

das ebenfalls bei Mailand ansässige Unternehmen Red Moto, tut sich zumindest im Enduro-Bereich nicht leicht. Dennoch: Technisch bieten die immerhin acht Enduro-Modelle sicher eine gute Basis. Zumal die Italiener mit dem enduristisch ausgestatten X-Modell (E-Starter, Ausgleichsbehälter, breiter gespreiztes Getriebe etc.) und dem auf dem Motocrosser basierenden R-Modell (Kickstarter, geringeres Gewicht) sowohl traditionelle Enduro-Cracks als auch Cross Country-Racer gezielt bedienen können.

Zwei Marken auf einer technischen Plattform: Was in der Automobilbranche Usus ist, führte KTM mit **HUSQVARNA** im Motorrad-Metier ein. Technisch basieren die Huskies nämlich weitestgehend auf den KTM-Modellen. Neben kleineren Unterschieden, wie der höherwertigen Vorderradgabel und dem Rahmenheck aus Kunststoff besitzen die eingemeindeten Italienerinnen ein starkes Argument: die Umlenkung. Denn statt dem direkt an der Schwinge angelenkten Federbein der KTM-EXC-Modelle übernahmen die Husqvarna-Bikes die bei den KTM-Motocrossern bewährte Umlenkhebelei. Die modifizierte Hinterradfederung spricht erheblich sensibler an, macht die Zweitmarke zur – salopp ausgedrückt – besseren KTM. Für das Modelljahr 2016 bleiben die Husky-Enduros weitgehend unangetastet. Aus gutem Grund: Für die nächste Saison erhalten die Enduros, die in den Motocross-Modellen dieses Jahres bereits eingesetzten neuen Fahrwerke und kompakteren Motoren.

Deshalb müssen sich auch die Enduros von **KTM** mit sanften Retuschen bescheiden. Dem Erfolg wird das keinen Abbruch tun. Die Österreicher dominieren den Endurosport in beispielloser Manier.

Doch weil nicht jeder Offroad-Pilot auf einer KTM sitzen möchte, profitieren weniger im Rampenlicht stehende Hersteller von einer Gegenbewegung. Gutes Beispiel: **SHERCO**. Mittlerweile gehören die Südfranzosen zur festen Größe im Endurosport. Kein Wunder, schließlich zeigt die Equipe aus Nîmes mit hauseigenen Motoren und Fahrwerken ein klares Profil. Zudem die Techniker dieses Jahr ihr bereits für 2015 angekündigtes 450er-Modell auflegen. Mit dohc-Ventiltrieb, Einspritzung und kompaktem Design zeigt sich der bullige Single topmodern.

Sechs Jahre nach ihrer Präsentation ist für die RMX-Z 450 von **SUZUKI** Schluss. Das enduristisch orientierte Modell wird durch die in direkter Linie von den Motocrossern abstammenden RM-Z 250/450 E ersetzt. Aufgebaut, abgestimmt und verkauft werden die Enduros ausschließlich von der italienischen Suzuki-Depandance Valenti nahe Mailand.

Aufbruchsstimmung herrscht bei Newcomer **SWM**. Unter diesem geschichtsträchtigen Namen belebt die Initiative des früheren Husqvarna-Chefingenieurs Ampelio Macchi die Technik der ehemaligen Husky-Offroader neu. Produziert werden die auf den Modellen der Jahre 2009 basierenden Enduros im ehemaligen Husqvarna-Werk in Varese, finanziert vom chinesische Motorrad-Giganten Shineray. Vor allem für Freizeit-Enduristen durchaus verlockend sind die Preise um die 6000 Euro.

KTM 250/350 EXC-F

9245/9395 Euro



Hubraum	249/350 cm³
Takte	4T
Trockengewicht	106/107 kg
Federweg v./h.	300/335 mm
Starter	Elektro/Kick

KTM 450/500 EXC



9495/9845 Euro

Hubraum, Takte	449/510 cm³, 4T
Trockengewicht	111/112 kg
Federweg v./h.	300/335 mm
Starter	Elektro/Kick

Sherco 250/300 SE/R

7945–8399 Euro



Hubraum	249/293 cm³
Takte	2T
Trockengewicht	105 kg
Federweg v./h.	300/330 mm
Starter	Elektro

Sherco 250/300/450 SEF/R

NEU **8650–9380 Euro**



Hubraum, Takte	249/304/449 cm³, 4T
Trockengewicht	102–109 kg
Federweg v./h.	300/330 mm
Starter	Elektro

Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 246

Engagement ist das Schlagwort bei **TM RACING**. Nach einem gewaltigen Kraftakt im vergangenen Jahr – bei den Viertakt-Modellen wanderte der Tank unter die Sitzbank und das Luftfiltergehäuse hinter den Lenkkopf – pflegen die Ingenieure ihre Bikes dieses Jahr nur im Detail. Ein spitzerer Lenkkopfwinkel und reduzierter Gabelversatz machen die blau-weißen Offroader handlicher. Den Beweis ihrer technischen Kompetenz trat die TM Racing-Mannschaft auf höchster Ebene an. Werksfahrer Eero Remes wurde 2015 mit der 125er-Zweitaktmaschine Enduro-Weltmeister.

Nachdem **YAMAHA** erst im vergangenen Jahr die WR 250 F modernisierte, legen die Japaner nun mit der WR 450 F nach. Wie beim Viertelliter-Modell dient das mit unorthodoxer Technik aufwartende Motocross-Modell (nach hinten geneigter Zylinder, umgedrehter Zylinderkopf) als Basis. E-Starter und die fast sprichwörtliche Qualität der Yamaha-Offroader könnten die neue Enduro durchaus zur festen Größe werden lassen – sofern die Ausstattung Sporteinsätze ohne teure Nachrüstarbeiten erlaubt. ■


Zurück zu den Wurzeln: Enduro gilt als die ursprünglichste aller Offroad-Disziplinen. Beinharte Einzelkämpfer prägen die Szene

Suzuki RM-Z 250/450 E

8967/ 9272 Euro

NEU



Hubraum, Takte	249/449 cm³, 4T
Trockengewicht	109/112 kg
Federweg v./h.	310/310 mm
Starter	Kick

SWM RS 300/500 R

5990/6090 Euro

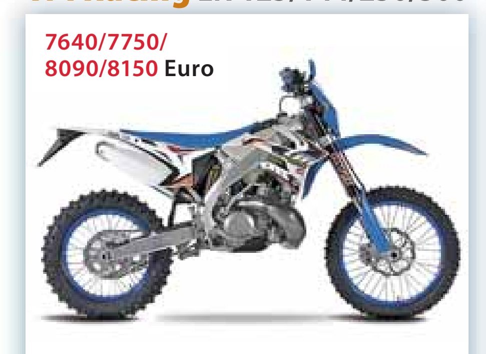
NEU



Hubraum	298/501 cm³
Takte	4T
Trockengewicht	107/112 kg
Federweg v./h.	300/296 mm
Starter	Elektro/Kick

TM Racing EN 125/144/250/300

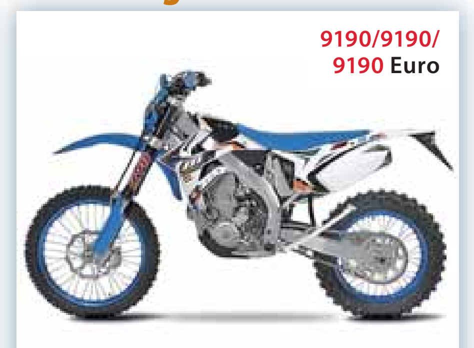
7640/7750/ 8090/8150 Euro



Hubraum, Takte	125/143/249/293 cm³, 2T
Trockengewicht	k. A.
Federweg v./h.	300/320 mm
Starter	Kick

TM Racing EN 250/450/530 Fi

9190/9190/ 9190 Euro



Hubraum, Takte	250/449/528 cm³, 4T
Trockengewicht	k. A.
Federweg v./h.	300/320 mm
Starter	Elektro/Kick

Yamaha WR 250/450 F

NEU

8695/ 9095 Euro



Hubraum, Takte	250/449 cm³, 4T
Trockengewicht	112/117 kg
Federweg v./h.	310/318 mm
Starter	Elektro/Kick



SUPERMOTO

Die Teilnehmerzahlen bei den Wettbewerben steigen, die Zulassungszahlen auch. Doch das Angebot käuflicher Supermoto-Bikes hält sich weiterhin in Grenzen.

Mit einer aggressiven Preispolitik sorgt der chinesische Hersteller **ASIA WING**, bislang unter dem Namen **BOROSSI** firmierend, für Aufsehen in der Offroad-Szene. So kostet die BT 450 SM geradezu unglaubliche 4200 Euro – ausgeliefert in der Kiste und nach dem Zusammenbau zweifelsfrei als eine Kopie der Honda CRF 450 R des Modelljahrs 2008 auszumachen. Trotzdem: Der Spar-Tarif könnte so manchen Freizeit-Drifter ins Grübeln bringen, denn selbst fahrfertig sind nur knapp 5700 Euro fällig.

Dem verhaltenen Engagement der in Italien ansässigen **HONDA**-Offroad-Dependance **RED MOTO** ist es geschuldet, dass die roten Drifter keine größere Verbreitung finden. Die solide japanische Technik stellt selbst gehobene Ansprüche zufrieden.

Das Gerücht, dass die Offroad-Palette von KTM mittelfristig unter dem Markennamen **HUSQVARNA** vertrieben werden soll, findet beim Supermoto-Modell Nahrung. Seit vergangener Saison ersetzt die Husqvarna FS 450 die aus dem Modellprogramm gestrichene **KTM** 450 SMR. In ihrem Herzen bleibt die Husky aber weiterhin orange. Schließlich unterscheiden die FS 450 nur das Kunststoff-Rahmenheck und die weiß-blau-gelben Plastikverkleidungen von der SMR. Die Piloten wird's wenig kümmern. Denn mit allen nötigen Features stellt dieser Production Racer das wohl heißeste Eisen für den Supermoto-Sport dar.

Mit vier Titeln in der Supermoto-WM demonstriert **TM RACING** Kompetenz in dieser Disziplin. Nach der Generalrevision im vergangenen Jahr erhalten die Bikes aus Pesaro zur Saison 2016 nur eine neue Auspuffanlage und neues Design. Dennoch: Die überschaubare Firmengröße öffnet den Kunden in Sachen Ausstattung und Abstimmung viele individuelle Optionen. ■

Borossi BT 450 SM-S



5698 Euro

Hubraum, Takte	449 cm³, 4T
Trockengewicht	127 kg
Federweg v./h.	315/270 mm
Starter	Elektro/Kick

Honda CRM F 450/500 R/X



8670–10 040 Euro

Hubraum, Takte	449–487 cm³, 4T
Trockengewicht	112–118 kg
Federweg v./h.	310/315 mm
Starter	Kick oder Elektro/Kick

TM Racing SMX 450/530 Fi KS



8990/9090 Euro

Hubraum, Takte	449/528 cm³, 4T
Trockengewicht	k. A.
Federweg v./h.	k. A.
Starter	Elektro/Kick

Husqvarna FS 450



10 195 Euro

Hubraum, Takte	449 cm³, 4T
Trockengewicht	111 kg
Federweg v./h.	280/266 mm
Starter	Elektro

TM Racing SMM 450/530 Fi ES



9990/10 090 Euro

Hubraum, Takte	449/528 cm³, 4T
Trockengewicht	k. A.
Federweg v./h.	k. A.
Starter	Elektro/Kick

Alle Preise ohne Nebenkosten, weitere Daten und Messwerte im Tabellenteil ab Seite 246



BAHNSPORT

Nach Jahren der Stagnation kommt Bewegung in den Bahnsport-Markt: Jawa kommt wieder in Schwung; der Schweizer Marcel Gerhard hat einen dritten Motor entwickelt.

GTR 500 – Gerhard Track Racing heißt der vom Schweizer Tuner **MARCEL GERHARD** entwickelte und von Suter Racing gebaute 500 cm³-Einzylinder-Viertakter. Nach Jahren eines Quasi-Monopols des italienischen Motorenbauers **GIUSEPPE MARZOTTO (GM)**, haben Drifter weltweit jetzt wieder Kaufalternativen.

Neben dem GTR 500 und den GM-Motoren bietet **JAWA** neben mehreren Chassis-Varianten, dem Zweiventiler-Eisspeedwaymotor und dem 250 cm³-Aggregat für Jugend-Speedway nun auch revidierte 500 cm³-Speedway- und Langbahnmotoren an, mit denen der neue Werksfahrer der Tschechen, **MARTIN SMOLINSKI**, in 2015 einige Erfolge einfahren konnte.

Auch auf dem Fahrwerkssektor tut sich etwas: Die Speedway- und Langbahnpiloten haben die Wahl zwischen **JAWA-CHASSIS**, dem tschechischen **STUHA-RAHMEN**, den Langbahnrahmen von **RALF GREISSING** (Langenargen) und der niederländischen Firma **HOCOB**, die neben Seitenwagen-Crossern jetzt Fahrwerke für Langbahn-, Eisspeedway- und Bahngespanne herstellt.

Der tschechische Kleinhersteller **SHUPA** hat sich auf den Markt der 125 cm³-Jugendmotorräder spezialisiert und liefert fünf Chassisvarianten mit den 125er-Dirtmax-Viertaktmotoren mit 11 PS (Vierventiler 19,5 PS) aus.

Durch den auf Haltbarkeit und lange Service-Intervalle ausgelegten GTR-Motor klaffen nun auch die Preise auseinander: Den **JAWA** gibt es ab 4200 Euro, ein **GM-MOTOR** kostet ab 5000 Euro und der Schweizer **GTR** ist für netto 6970 Euro zu haben. Ab April bringt Gerhard auch einen 250 cm³-DOHC-Motor auf den Markt.

Derzeit hat **GM** auf dem Motorensektor und **JAWA** im Chassis-Bereich Marktanteile von je rund 90 Prozent, beides könnte sich in naher Zukunft ändern. ■

GM 2000 Speedway



Der neue Speedway-Weltmeister Tai Woffinden setzt das tschechische Jawa-Fahrwerk und vom Briten Peter Jones getunte GM-Offside-Motoren ein. Die Kraft des liegend eingebauten Methanol-Motors wird über Primärkette, Vorgelege und eine NEB-Mehrscheiben-Trockenkupplung auf das ungefederte Hinterrad gebracht. www.gmengines.net

Hocob-GM Langbahn



Langbahn-Weltmeister Jannick de Jong setzte als erster Fahrer das niederländische Hocob-Fahrwerk ein. Der Zentralrohrrahmen ist aus Chrommolybdän gefertigt, vorn arbeitet eine Schwinggabel. Den GM-Offset-Motor hat der Holländer Bert van Essen präpariert. Das Zweigang-Getriebe stammt von Jawa, der Fallstrom-Vergaser von Blixt. www.hocob.nl

JAWA JRM 875-6 Langbahn



Ex-Grand-Prix-Fahrer Martin Smolinski setzte ein komplettes Jawa-Langbahn-Motorrad ein. Statt des neuen 2015er-Offset-Motors nutzt der Bayer den herkömmlichen Jawa mit Bohrung/Hub 90 x 78,5 mm und 150 mm-Pleuel. Als Jawa-Werksfahrer sind an seinen Bikes Rahmen, Gabel, Monoshock-Federbein und Auspuff original. www.jawa.cz

GTR 500



Der GTR 500 ist ein Doppelnocken-Motor mit Bohrung/Hub-Verhältnis 90,0 x 78,5 mm. Er ist 16,9:1 verdichtet, wird mit 62 PS angegeben und hat ein maximales Drehmoment von 56 Nm bei 7900/min. Anders als bei GM und Jawa hat er eine Ölpumpe, Filter und Überdruckventil. Wegen des robusten Kurbelgehäuses wiegt er 27,5 kg. www.gerhard-engines.com

JAWA JRM 886 Eisspeedway



Eismotorräder unterscheiden sich komplett von Bahnmaschinen: Weltmeister Dmitri Koltakov hat den Zweiventil-Jawamotor vertikal eingebaut. Gedämpft wird mit Moto-cross-Upsidedown-Gabeln und einem Monoshock von Öhlins. Auf dem Jawa-Zweiganggetriebe sitzt die Trockenkupplung. Die 300 Stahl-Spikes montiert der Fahrer. www.jawa.cz

JAWA JRM 250 cm³ Langbahn



In der 250-ccm-Jugendklasse werden die Motoren in Standard-Chassis der 500er-Klasse implantiert. Die Fahrer haben die Wahl zwischen Jawa- und GM-Motoren. 250-cm³-Jugend-Weltmeister Mads Hansen siegte auf einer von GP-Fahrer Matthias Kröger vorbereiteten Jawa mit einem 80 kg leichten Eigenbaurahmen und Jawa-Gabel von Kröger.

SPORTMOTORRÄDER IN DEUTSCHLAND Daten und Preise

Marke/Modell	Motor, Kraftübertragung							Fahrwerk								Preis	Marke/Modell
	Bohrung/Hub [mm]	Hubraum [cm³]	Starter [1]	2-/4-Takt	Gassteuerung/Ventile [2]	Gemischbildung [3]/ Durchlass [mm]	Zahl der Gänge	Rahmenbauart/ Werkstoff [4]	Federweg vorn/ hinten [mm]	Bremsen vorn/hinten [5]	Radstand [mm]	Reifen vorn	Reifen hinten	Trockengewicht [kg]	Preis inkl. 19 % MwSt. ohne Nebenkosten [Euro]	
MOTOCROSS																	
BOROSSI																	**BOROSSI**
BT 450 MX	96,0/62,1	449	E/K	4	ohc/4	V/41	5	Br/A	315/270	S/S	1500	80/100-21	120/80-19	119	4298	**BT 450 MX**
HONDA																	**HONDA**
CRF 250 R	76,8/53,8	249	K	4	ohc/4	EM/46	5	Br/A	310/312	S/S	1489	80/100-21	100/90-19	101	8090	**CRF 250 R**
CRF 450 R	96,0/62,1	449	K	4	ohc/4	EM/46	5	Br/A	310/315	S/S	1492	80/100-21	120/80-19	106	8540	**CRF 450 R**
HUSQVARNA																	**HUSQVARNA**
TC 85	48,9/47,0	85	K	2	M	V/28	6	Es/S	270/300	S/S	1290	70/100-19	90/100-16	69	5495	**TC 85**
TC 125	54,0/54,4	125	K	2	M	V/38	6	Es/S	300/300	S/S	1485	80/100-21	100/90-19	90	7695	**TC 125**
TC 250	66,4/72,0	249	K	2	M	V/36	5	Es/S	300/317	S/S	1495	80/100-21	100/90-19	98	8395	**TC 250**
FC 250	78,0/52,3	250	E	4	dohc/4	EM/44	5	Es/S	300/300	S/S	1485	80/100-21	100/90-19	101	8895	**FC 250**
FC 350	88,0/57,5	350	E	4	dohc/4	EM/44	5	Es/S	300/300	S/S	1485	80/100-21	120/80-19	101	9245	**FC 350**
FC 450	95,0/63,4	449	E	4	ohc/4	EM/44	5	Es/S	300/300	S/S	1485	80/100-21	120/80-19	102	9495	**FC 450**
KAWASAKI																	**KAWASAKI**
KX 85	48,5/45,8	85	K	2	M	V/28	6	Es/S	275/275	S/S	1310	70/100-19	90/100-16	73	4790	**KX 85**
KX 250 F	77,0/53,6	250	K	4	dohc/4	EM/43	5	Br/A	315/310	S/S	1475	80/100-21	100/90-19	102	7895	**KX 250 F**
KX 450 F	96,0/62,1	449	K	4	dohc/4	EM/43	5	Br/A	314/315	S/S	1480	80/100-21	120/80-19	104	8495	**KX 450 F**
KTM																	**KTM**
85 SX	48,9/47,0	85	K	2	M	V/28	6	Es/S	270/300	S/S	1290	70/100-19	90/100-16	68	5445	**85 SX**
125 SX	54,0/54,5	125	K	2	M	V/38	6	Es/S	300/300	S/S	1485	80/100-21	100/90-19	88	7595	**125 SX**
150 SX	54,5/58,0	144	K	2	M	V/38	6	Es/S	300/300	S/S	1485	80/100-21	100/90-19	88	7895	**150 SX**
250 SX	66,4/72,0	249	K	2	M	V/36	5	Es/S	300/300	S/S	1495	80/100-21	100/90-19	96	8295	**250 SX**
250 SX-F	78,0/52,3	250	E	4	dohc/4	EM/44	5	Es/S	300/300	S/S	1495	80/100-21	100/90-19	99	8795	**250 SX-F**
350 SX-F	88,0/57,5	350	E	4	dohc/4	EM/44	5	Es/S	300/300	S/S	1495	80/100-21	120/80-19	100	9145	**350 SX-F**
450 SX-F	95,0/63,4	449	E	4	ohc/4	EM/44	4	Es/S	300/300	S/S	1495	80/100-21	120/80-19	100	9395	**450 SX-F**
SUZUKI																	**SUZUKI**
RM 85 L	48,0/46,8	85	K	2	M	V/28	6	Es/S	275/277	S/S	1280	70/100-19	90/100-16	70	3990	**RM 85 L**
RM-Z 250	77,0/53,6	250	K	4	dohc/4	EM/44	5	Br/A	310/310	S/S	1475	80/100-21	100/90-19	102	8090	**RM-Z 250**
RM-Z 450	96,0/62,1	449	K	4	dohc/4	EM/43	5	Br/A	310/310	S/S	1495	80/100-21	120/80-19	107	8540	**RM-Z 450**
TM RACING																	**TM RACING**
MX 85 Junior	48,0/47,0	85	K	2	M	V/28	6	Br/A	k. A.	S/S	k. A.	70/100-19	90/100-16	k. A.	5350	**MX 85 Junior**
MX 125	54,0/54,4	125	K	2	M	V/38	5	Br/A	300/320	S/S	k. A.	80/100-21	100/90-19	k. A.	7340	**MX 125**
MX 144	56,0/58,2	144	K	2	M	V/38	5	Br/A	300/320	S/S	k. A.	80/100-21	100/90-19	k. A.	7550	**MX 144**
MX 250	66,4/72,0	249	K	2	M	V/38	5	Br/A	300/320	S/S	k. A.	80/100-21	100/90-19	k. A.	7750	**MX 250**
MX 250 Fi	77,0/53,6	250	E/K	4	dohc/4	EM/44	5	Br/A	300/320	S/S	k. A.	80/100-21	100/90-19	k. A.	8650	**MX 250 Fi**
MX 300	72,0/72,0	293	K	2	M	V/38	5	Br/A	300/320	S/S	k. A.	80/100-21	120/80-19	k. A.	7840	**MX 300**
MX 450 Fi	95,0/63,4	449	E/K	4	dohc/4	EM/44	5	Br/A	300/320	S/S	k. A.	80/100-21	120/80-19	k. A.	8850	**MX 450 Fi**
MX 530 Fi	98,0/70,0	528	E/K	4	dohc/4	EM/44	5	Br/A	300/320	S/S	k. A.	80/100-21	120/80-19	k. A.	8950	**MX 530 Fi**

YAMAHA																**YAMAHA**
YZ 85 SW/LW	47,5/47,8	85	K	2	M	V/28	6	Es/S	275/282	S/S	1285	70/100-19	90/100-16	67	4495	**YZ 85 SW/LW**
YZ 125	54,0/54,5	125	K	2	M	V/38	6	Es/A	300/315	S/S	1445	80/100-21	100/90-19	88	7050	**YZ 125**
YZ 250	66,4/72,0	249	K	2	M	V/38	5	Es/A	300/315	S/S	1446	80/100-21	100/90-19	97	7850	**YZ 250**
YZ 250 F	77,0/53,6	250	K	4	dohc/4	EM/44	5	Br/A	310/315	S/S	1475	80/100-21	100/90-19	99	8150	**YZ 250 F**
YZ 450 F	97,0/60,8	449	K	4	dohc/4	EM/44	5	Br/A	310/315	S/S	1480	80/100-21	120/80-19	106	8450	**YZ 450 F**
TRIAL																
BETA																**BETA**
EVO 125 2T	54,0/54,0	124	K	2	M	V/28	6	Es/A	165/180	S/S	1305	2.75-21	4.00-18	68	5650	**EVO 125 2T**
EVO 200 2T	64,0/60,5	195	K	2	M	V/28	6	Es/A	165/180	S/S	1305	2.75-21	4.00-18	69	5650	**EVO 200 2T**
EVO 250 2T	72,5/60,5	250	K	2	M	V/28	6	Es/A	165/180	S/S	1305	2.75-21	4.00-18	69	5850	**EVO 250 2T**
EVO 250 4T	77,0/53,6	250	K	4	ohc/4	V/k. A.	5	Es/A	165/180	S/S	1305	2.75-21	4.00-18	72	6890	**EVO 250 4T**
EVO 300 2T	79,0/60,5	297	K	2	M	V/28	6	Es/A	165/180	S/S	1305	2.75-21	4.00-18	69	5990	**EVO 300 2T**
EVO 300 4T	84,0/53,6	297	K	4	ohc/4	V/k. A.	5	Es/A	165/180	S/S	1305	2.75-21	4.00-18	72	7290	**EVO 300 4T**
GAS GAS																**GAS GAS**
125 TXT Pro	54,0/54,5	125	K	2	M	V/28	6	Es/S	177/164	S/S	1320	2.75-21	4.00-18	66	6095	**125 TXT Pro**
250 TXT Pro	72,5/60,0	248	K	2	M	V/28	6	Es/S	177/164	S/S	1320	2.75-21	4.00-18	66	6395	**250 TXT Pro**
280 TXT Pro	76,0/60,0	272	K	2	M	V/28	6	Es/S	177/164	S/S	1320	2.75-21	4.00-18	66	6595	**280 TXT Pro**
300 TXT Pro	79,0/60,0	294	K	2	M	V/28	6	Es/S	177/164	S/S	1320	2.75-21	4.00-18	66	6695	**300 TXT Pro**
JOTAGAS																**JOTAGAS**
JT 300	80,0/60,0	302	K	2	M	V/26	5	Es/A	175/175	S/S	1340	2.75-21	4.00-18	64	6750	**JT 300**
MONTESA																**MONTESA**
Cota 4 RT	78,0/54,2	259	K	4	ohc/4	EM/k. A.	5	Br/A	175/170	S/S	1321	2.75-21	4.00-18	71	6590	**Cota 4 RT**
Cota 4 RT Race Replica	78,0/54,2	259	K	4	ohc/4	EM/k. A.	5	Br/A	175/170	S/S	1321	2.75-21	4.00-18	71	7890	**Cota 4 RT Race Replica**
Cota 300 RR	80,0/57,2	288	K	4	ohc/4	EM/k. A.	5	Br/A	175/170	S/S	1321	2.75-21	4.00-18	70	9190	**Cota 300 RR**
OSSA																**OSSA**
TR 125i	54,0/54,5	125	K	2	M	EM/k. A.	6	Ds/S	k. A.	S/S	1328	2.75-21	4.00-18	65	6590	**TR 125i**
TR 250i	72,5/60,0	248	K	2	M	EM/k. A.	6	Ds/S	k. A.	S/S	1328	2.75-21	4.00-18	65	6900	**TR 250i**
TR 280i	72,0/60,0	272	K	2	M	EM/k. A.	6	Ds/S	k. A.	S/S	1328	2.75-21	4.00-18	65	6900	**TR 280i**
TR 300i	79,0/60,0	294	K	2	M	EM/k. A.	6	Ds/S	k. A.	S/S	1328	2.75-21	4.00-18	65	6900	**TR 300i**
SCORPA																**SCORPA**
125 Twenty	54,0/54,0	124	K	2	M	V/28	5	Es/S	177/175	S/S	1322	2.75-21	4.00-18	68	5999	**125 Twenty**
250 Twenty	72,8/60,0	250	K	2	M	V/28	5	Es/S	177/175	S/S	1322	2.75-21	4.00-18	69	6299	**250 Twenty**
300 Twenty	79,0/60,0	294	K	2	M	V/28	5	Es/S	177/175	S/S	1322	2.75-21	4.00-18	69	6499	**300 Twenty**
SHERCO																**SHERCO**
125 ST	54,0/54,0	124	K	2	M	V/28	5	Es/S	165/175	S/S	1322	2.75-21	4.00-18	68	5899	**125 ST**
250 ST	72,8/60,0	250	K	2	M	V/28	5	Es/S	165/175	S/S	1322	2.75-21	4.00-18	69	6150	**250 ST**
300 ST	79,0/60,0	294	K	2	M	V/28	5	Es/S	165/175	S/S	1322	2.75-21	4.00-18	69	6360	**300 ST**
TRS																**TRS**
One 250	72,5/60,0	250	K	2	M	V/28	5	Br/A	175/168	S/S	k. A.	2.75-21	4.00-18	65	6750	**One 250**
One 280	76,0/60,0	280	K	2	M	V/28	5	Br/A	175/168	S/S	k. A.	2.75-21	4.00-18	65	6850	**One 280**
One 300	79,0/60,0	294	K	2	M	V/28	5	Br/A	175/168	S/S	k. A.	2.75-21	4.00-18	65	6950	**One 300**
VERTIGO																**VERTIGO**
Combat 300	79,0/60,0	300	K	2	M	EM/k.A.	6	Gr/S	k.A.	S/S	k. A.	2.75-21	4.00-18	69	7850	**Combat 300**

Motor [1] E = E-Starter, K = Kickstarter
[2] D = Drehschieber, M = Membrane, ohc = eine obenliegende Nockenwelle, dohc = zwei obenliegende Nockenwellen
[3] EM = Einspritzung, V = Vergaser

Fahrwerk/Werkstoff [4] Br = Brücke, Ds = Doppelschleife, Es = Einschleife, Gr = Gitterrohr, Mc = Monocoque, Ps = Pressstahl, R = Rohrrahmen, Rg = Rückgrat, Zr = Zentralrohr, sK = selbstragende Karosserie, /A = Aluminium, /K = Kohlefaser, /S = Stahl

Bremsen [5] S = Scheibe, 2S = 2 Scheiben, T = Trommel

k. A. = keine Angabe vom Hersteller/Importeur

SPORTMOTORRÄDER IN DEUTSCHLAND Daten und Preise

Marke/Modell	Motor, Kraftübertragung							Fahrwerk							Preis	Marke/Modell
	Bohrung/Hub [mm]	Hubraum [cm³]	Starter [1]	2-/4-Takt	Gassteuerung/Ventile [2]	Gemischbildung [3]/ Durchlass [mm]	Zahl der Gänge	Rahmenbauart/ Werkstoff [4]	Federweg vorn/ hinten [mm]	Bremsen vorn/hinten [5]	Radstand [mm]	Reifen vorn	Reifen hinten	Trockengewicht [kg]	Preis inkl. 19 % MwSt. ohne Nebenkosten [Euro]	
ENDURO																
AJP																**AJP**
PR 5 Enduro Extreme	77,0/53,6	249	E	4	ohc/4	EM/34	6	Br/A	300/300	S/S	1460	90/90-21	120/90-18	119	6590	**PR 5 Enduro Extreme**
BETA																**BETA**
RR 250 2T	66,4/72,0	249	E/K	2	M	V/36	6	Ds/S	290/290	S/S	1482	90/90-21	140/80-18	104	7990	**RR 250 2T**
RR 250 RC	66,4/72,0	249	E/K	2	M	V/36	6	Ds/S	290/290	S/S	1482	90/90-21	140/80-18	104	8490	**RR 250 RC**
RR 300 2T	72,0/72,0	293	E/K	2	M	V/36	6	Ds/S	290/290	S/S	1482	90/90-21	140/80-18	104	8190	**RR 300 2T**
RR 300 RC	72,0/72,0	293	E/K	2	M	V/36	6	Ds/S	290/290	S/S	1482	90/90-21	140/80-18	104	8690	**RR 300 RC**
Xtrainer 300	72,0/72,0	293	E	2	M	V/36	6	Ds/S	270/270	S/S	1467	90/90-21	140/80-18	99	6590	**Xtrainer 300**
RR 350 EFI	88,0/57,4	349	E/K	4	dohc/4	EM/42	6	Ds/S	290/290	S/S	1490	90/90-21	140/80-18	112	8990	**RR 350 EFI**
RR 350 RC	88,0/57,4	349	E/K	4	dohc/4	EM/42	6	Ds/S	290/290	S/S	1490	90/90-21	140/80-18	112	9590	**RR 350 RC**
RR 390 EFI	88,0/63,4	386	E/K	4	dohc/4	EM/42	6	Ds/S	290/290	S/S	1490	90/90-21	140/80-18	112	8990	**RR 390 EFI**
RR 430 EFI	95,0/63,4	431	E/K	4	dohc/4	EM/42	6	Ds/S	290/290	S/S	1490	90/90-21	140/80-18	113	8990	**RR 430 EFI**
RR 430 RC	95,0/63,4	431	E/K	4	dohc/4	EM/42	6	Ds/S	290/290	S/S	1490	90/90-21	140/80-18	113	9590	**RR 430 RC**
RR 480 EFI	100,0/60,8	478	E/K	4	dohc/4	EM/42	6	Ds/S	290/290	S/S	1490	90/90-21	140/80-18	113	9190	**RR 480 EFI**
RR 480 RC	100,0/60,8	478	E/K	4	dohc/4	EM/42	6	Ds/S	290/290	S/S	1490	90/90-21	140/80-18	113	9790	**RR 480 RC**
BOROSSI																**BOROSSI**
BT 250 GS Enduro	77,0/53,6	249	E/K	4	ohc/4	V/k.A.	6	Br/A	315/270	S/S	1500	3.00-21	4.60-18	118	3798	**BT 250 GS Enduro**
BT 450 GS Enduro	96,0/62,1	449	E/K	4	ohc/4	V/k.A.	5	Br/A	315/270	S/S	1500	3.00-21	4.60-18	119	4598	**BT 450 GS Enduro**
GAS GAS																**GAS GAS**
EC 125	54,0/54,5	125	K	2	M	V/38	6	Es/S	305/298	S/S	1480	90/90-21	120/90-18	96	6995	**EC 125**
EC 200	62,5/65,0	199	K	2	M	V/38	6	Es/S	305/298	S/S	1480	90/90-21	120/90-18	104	7295	**EC 200**
EC 250	66,4/72,0	249	K	2	M	V/38	6	Es/S	305/298	S/S	1480	90/90-21	140/80-18	104	7595	**EC 250**
EC 250 F	77,0/53,6	250	E/K	4	dohc/5	V/37	5	Es/S	305/298	S/S	1490	90/90-21	120/90-18	108	7995	**EC 250 F**
EC 300	72,0/72,0	299	K	2	M	V/38	6	Es/S	305/298	S/S	1480	90/90-21	140/80-18	104	7895	**EC 300**
EC 300 F	83,0/53,6	290	E/K	4	dohc/5	V/37	5	Es/S	305/298	S/S	1490	90/90-21	140/80-18	108	8395	**EC 300 F**
EC 450 F	95,0/63,4	449	E/K	4	dohc/5	V/39	5	Es/S	305/298	S/S	1490	90/90-21	140/80-18	115	8795	**EC 450 F**
HONDA																**HONDA**
CRE F 250 R	76,8/53,8	250	K	4	ohc/4	EM/46	5	Br/A	310/312	S/S	1489	90/90-21	140/80-18	103	8770	**CRE F 250 R**
CRE F 250 X	78/52,2	250	E/K	4	ohc/4	V/37	5	Br/A	315/315	S/S	1481	90/90-21	120/90-18	110	7790	**CRE F 250 X**
CRE F 300 R	83,0/53,8	291	K	4	ohc/4	EM/46	5	Br/A	310/318	S/S	1489	90/90-21	140/80-18	103	9220	**CRE F 300 R**
CRE F 300 X	85/52,2	296	E/K	4	ohc/4	V/37	5	Br/A	315/315	S/S	1489	90/90-21	140/80-18	103	8250	**CRE F 300 X**
CRE F 450 R	96,0/62,1	450	K	4	ohc/4	EM/46	5	Br/A	310/315	S/S	1492	90/90-21	140/80-18	109	9260	**CRE F 450 R**
CRE F 450 X	96,0/62,1	450	E/K	4	ohc/4	V/40	5	Br/A	315/315	S/S	1489	90/90-21	140/80-18	116	8280	**CRE F 450 X**
CRE F 500 R	99,0/62,1	478	K	4	ohc/4	EM/46	5	Br/A	310/315	S/S	1492	90/90-21	140/80-18	109	9550	**CRE F 500 R**
CRE F 500 X	100,0/62,1	487	E/K	4	ohc/4	V/40	5	Br/A	315/315	S/S	1480	90/90-21	140/80-18	116	8580	**CRE F 500 X**
HUSQVARNA																**HUSQVARNA**
TE 125	54,0/54,5	125	K	2	M	V/36	6	Es/S	300/330	S/S	1471	90/90-21	120/90-18	96	7845	**TE 125**
TE 250	66,4/72,0	249	E/K	2	M	V/36	6	Es/S	300/330	S/S	1482	90/90-21	140/80-18	104	8645	**TE 250**
FE 250	78,0/52,3	250	E	4	dohc/4	EM/42	6	Es/S	300/330	S/S	1482	90/90-21	140/80-18	108	9445	**FE 250**
TE 300	72,0/72,0	293	E/K	2	M	V/36	6	Es/S	300/330	S/S	1482	90/90-21	140/80-18	105	8895	**TE 300**
FE 350	88,0/57,5	350	E	4	dohc/4	EM/42	6	Es/S	300/330	S/S	1482	90/90-21	140/80-18	109	9595	**FE 350**
FE 450	95,0/63,4	449	E	4	ohc/4	EM/42	6	Es/S	300/330	S/S	1482	90/90-21	140/80-18	113	9695	**FE 450**
FE 501	95,0/63,4	510	E	4	ohc/4	EM/42	6	Es/S	300/330	S/S	1482	90/90-21	140/80-18	113	9995	**FE 501**

KTM																**KTM**
125 EXC/Sixdays	54,0/54,5	125	K	2	M	V/36	6	Es/S	300/335	S/S	1471	90/90-21	120/90-18	94	7645/8245	**125 EXC/Sixdays**
200 EXC	64,0/60,0	193	K	2	M	V/36	6	Es/S	300/335	S/S	1471	90/90-21	120/90-18	100	7795	**200 EXC**
250 EXC/Sixdays	66,4/72,0	249	E/K	2	M	V/36	6	Es/S	300/335	S/S	1482	90/90-21	140/80-18	102	8445/9045	**250 EXC/Sixdays**
250 EXC-F/Sixdays	78,0/52,3	249	E/K	4	dohc/4	EM/42	6	Es/S	300/335	S/S	1482	90/90-21	140/80-18	106	9245/9945	**250 EXC-F/Sixdays**
300 EXC/Sixdays	72,0/72,0	293	E/K	2	M	V/36	6	Es/S	300/335	S/S	1482	90/90-21	140/80-18	102	8595/9195	**300 EXC/Sixdays**
350 EXC-F/Sixdays	88,0/57,5	350	E/K	4	dohc/4	EM/42	6	Es/S	300/335	S/S	1482	90/90-21	140/80-18	107	9395/10 095	**350 EXC-F/Sixdays**
450 EXC/Sixdays	95,0/63,4	449	E/K	4	ohc/4	EM/42	6	Es/S	300/335	S/S	1482	90/90-21	140/80-18	111	9495/10 195	**450 EXC/Sixdays**
500 EXC/Sixdays	95,0/72,0	510	E/K	4	ohc/4	EM/42	6	Es/S	300/335	S/S	1482	90/90-21	140/80-18	112	9845/10 545	**500 EXC/Sixdays**
SHERCO																**SHERCO**
250 SE/SE-R	66,4/72,0	249	E	2	M	V/36	6	Br/S	300/330	S/S	1480	90/90-21	140/80-18	105	7945/8175	**250 SE/SE-R**
250 SEF/SEF-R	76,0/54,8	249	E	4	dohc/4	EM/42	6	Br/S	300/330	S/S	1480	90/90-21	140/80-18	102	8650/8968	**250 SEF/SEF-R**
300 SE/SE-R	72,0/72,0	293	E	2	M	V/36	6	Br/S	300/330	S/S	1480	90/90-21	140/80-18	105	8169/8399	**300 SE/SE-R**
300 SEF/SEF-R	84,0/54,8	304	E	4	dohc/4	EM/42	6	Br/S	300/330	S/S	1480	90/90-21	140/80-18	102	8797/9115	**300 SEF/SEF-R**
450 SEF-R	95,0/63,4	449	E	4	dohc/4	EM/42	6	Br/S	300/330	S/S	1490	90/90-21	140/80-18	109	9380	**450 SEF-R**
SUZUKI																**SUZUKI**
RM-Z 250 E	77,0/53,6	249	K	4	dohc/4	EM/44	5	Br/A	310/310	S/S	1475	90/90-21	140/80-18	109	8967	**RM-Z 250 E**
RM-Z 450 E	96,0/62,1	449	K	4	dohc/4	EM/44	5	Br/A	310/310	S/S	1495	90/90-21	140/80-18	112	9272	**RM-Z 450 E**
SWM																**SWM**
RS 300 R	83,0/55,0	298	E/K	4	dohc/4	EM/42	6	Es/S	300/296	S/S	1495	90/90-21	140/80-18	107	5990	**RS 300 R**
RS 500 R	97,0/67,8	501	E/K	4	dohc/4	EM/42	6	Es/S	300/296	S/S	1495	90/90-21	140/80-18	112	6090	**RS 500 R**
TM RACING																**TM RACING**
EN 125	54,0/54,5	125	K	2	M	V/38	6	Br/A	300/320	S/S	k. A.	90/90-21	120/90-18	k. A.	7640	**EN 125**
EN 144	56,0/58,2	143	K	2	M	V/38	6	Br/A	300/320	S/S	k. A.	90/90-21	120/90-18	k. A.	7750	**EN 144**
EN 250	66,4/72,0	249	K	2	M	V/38	5	Br/A	300/320	S/S	k. A.	90/90-21	140/80-18	k. A.	8090	**EN 250**
EN 250 Fi	77,0/53,6	250	E/K	4	dohc/4	EM/38	6	Br/A	300/320	S/S	k. A.	90/90-21	140/80-18	k. A.	9190	**EN 250 Fi**
EN 300	72,0/72,0	293	K	2	M	V/38	5	Br/A	300/320	S/S	k. A.	90/90-21	140/80-18	k. A.	8150	**EN 300**
EN 450 Fi	95,0/63,4	449	E/K	4	dohc/4	EM/38	6	Br/A	300/320	S/S	k. A.	90/90-21	140/80-18	k. A.	9190	**EN 450 Fi**
EN 530 Fi	98,0/70,0	528	E/K	4	dohc/4	EM/38	6	Br/A	300/320	S/S	k. A.	90/90-21	140/80-18	k. A.	9190	**EN 530 Fi**
YAMAHA																**YAMAHA**
WR 250 F	77,0/53,6	250	E/K	4	dohc/4	EM/44	6	Br/A	310/318	S/S	1446	90/90-21	140/80-18	112	8695	**WR 250 F**
WR 450 F	97,0/60,8	449	E/K	4	dohc/4	EM/44	5	Br/A	310/318	S/S	1465	90/90-21	140/80-18	117	9095	**WR 450 F**
SUPERMOTO																
BOROSSI																**BOROSSI**
BT 450 SM-S	96,0/62,1	449	E/K	4	ohc/4	V/k.A.	5	Br/A	315/270	S/S	1500	120/70-17	150/70-17	127	5698	**BT 450 SM-S**
HONDA																**HONDA**
CRM F 450 X	96,0/62,1	449	E/K	4	ohc/4	V/40	5	Br/A	315/315	S/S	1480	120/70-17	150/60-17	118	8670	**CRM F 450 X**
CRM F 450 R	96,0/62,1	449	K	4	ohc/4	EM/46	5	Br/A	310/315	S/S	1492	120/70-17	150/60-17	112	9750	**CRM F 450 R**
CRM F 500 X	100,0/62,1	487	E/K	4	ohc/4	V/40	5	Br/A	315/315	S/S	1480	120/70-17	150/60-17	118	8960	**CRM F 500 X**
CRM F 500 R	99,0/62,1	478	K	4	ohc/4	EM/46	5	Br/A	310/315	S/S	1492	120/70-17	150/60-17	112	10 040	**CRM F 500 R**
HUSQVARNA																**HUSQVARNA**
FS 450	95,0/63,4	449	E	4	ohc/4	EM/k. A.	5	Es/S	280/266	S/S	1475	120/80-16,5	165/55-17	111	10 195	**FS 450**
TM RACING																**TM RACING**
SMM 450 Fi ES	95,0/63,4	449	E/K	4	dohc/4	EM/44	5	Br/A	k. A.	S/S	k. A.	120/70-17	150/60-17	k. A.	9990	**SMM 450 Fi ES**
SMR 450 Fi ES	95,0/63,4	449	E/K	4	dohc/4	EM/44	5	Br/A	k. A.	S/S	k. A.	120/70-17	150/60-17	k. A.	8990	**SMR 450 Fi ES**
SMX 450Fi KS	95,0/63,4	449	E/K	4	dohc/4	EM/44	5	Br/A	k. A.	S/S	k. A.	120/70-17	150/60-17	k. A.	8990	**SMX 450Fi KS**
SMM 530 Fi	98,0/70,0	528	E/K	4	dohc/4	EM/44	5	Br/A	k. A.	S/S	k. A.	120/70-17	150/60-17	k. A.	10 090	**SMM 530 Fi ES**
SMR 530 Fi ES	98,0/70,0	528	E/K	4	dohc/4	EM/44	5	Br/A	k. A.	S/S	k. A.	120/70-17	150/60-17	k. A.	9090	**SMR 530 Fi ES**
SMX 530 Fi KS	98,0/70,0	528	E/K	4	dohc/4	EM/44	5	Br/A	k. A.	S/S	k. A.	120/70-17	150/60-17	k. A.	9090	**SMX 530 Fi KS**

Motor [1] E = E-Starter, K = Kickstarter; [2] D = Drehschieber, M = Membrane, ohc = eine obenliegende Nockenwelle, dohc = zwei obenliegende Nockenwellen; [3] EM = Einspritzung, V = Vergaser

Fahrwerk/Werkstoff [4] Br = Brücke, Ds = Doppelschleife, Es = Einschleife, Gr = Gitterrohr, Mc = Monocoque, Ps = Pressstahl, R = Rohrrahmen, Rg = Rückgrat, Zr = Zentralrohr, sK = selbstragende Karosserie; /A = Aluminium, /K = Kohlefaser, /S = Stahl

Bremsen [5] S = Scheibe, 2S = 2 Scheiben, T = Trommel

k. A. = keine Angabe vom Hersteller/Importeur

Gespanne in Deutschland





Gespannfahren ist die Steigerung aller Motorradaktivitäten, die Quadratur des Fahrspaßes. Die Gespannhersteller bieten für alle Fragestellungen die richtigen Lösungsformeln. Sie reichen von der einfachen Montage eines Beiwagens an ein Motorrad bis zum komplexen Achsschenkelfahrwerk.

DREIER-PASCH

Armec



Mit Triumph-Gespannen läutete die Edelmanufaktur Armec vor ein paar Jahren die eigene Wiedergeburt ein. Der Erfolg gibt den Schweizern Recht. Umbau einer Triumph Thunderbird mit Tremola-I-Beiwagen ab 25 900 €, Umbau Triumph Rocket III mit Stradale-Beiwagen ab 31 370 €, Sidewinder-Schwenker ab 10 230 €, Tremola-I-SW 12 340 €, Tremola-II-SW 13 270 €, Stradale-Beiwagen 14 660 €. www.armec.com

Däschlein



Theo Däschlein steht in der Gespannbranche wie der Fels in der Brandung für Roller und Serienrahmen-Umbauten im Lowbudget-Bereich. Anbausatz Roller Vespa PX/PK und Oldies ab 550 €, Roller bis 50 cm³: 850 €, Roller ab 250 cm³: 950 €, Beiwagen Streetjet 01: 4100 €, Streetjet 02: 3550 €, Roadster-Mini (Bild): 3850 €, Roadster Maxi mit Bremse 4050 €. TÜV-Gebühren 300 €. www.daeschlein.de

EZS



EZS ist ein Fahrzeughersteller. Das Gespann ist ein Teil des vielschichtigen Angebotes. BMW K 1600 GT, Triumph Rocket oder Honda GL 1800/6 stehen dabei ganz vorne. EZS-Summit 9920 €, Compact 4930 €, Munro 9710 €, Bausatz BMW R 1200 R mit Compact ab 8950 €, Bausatz Triumph Rocket mit Summit ab 13 950 €, BMW F-800-Umbau ab 6500 €, Bausatz BMW mit Summit ab 18 850 €. www.ezs-sidecar.com

Harley-Factory



Thomas Trapp und Team vom Vertragshändler Harley-Factory in Frankfurt bieten jetzt Harleys mit Beiwagen an. Diese stammen vom Spezialisten Champion Sidecars, dem führenden US-Hersteller. Das 86 Kilogramm leichte Beiwagen-Paket für Sportster-, Dyna-, Softail und Touring-Modelle gibt es inklusive Uni-Lackierung zum Preis von 13 900 € bei der Harley-Factory Frankfurt. www.harleyfactory.de

Héchard



Héchard steht in Europa für edle Goldwing-Gespanne und rasante Einsitzer-Beiwagen. Honda-GL1800/6-Umbauten mit Beiwagen Héchard Serval ab 20 890 €, als Ausführung Saphir 21 990 € inkl. TÜV-Abnahme und Lackierung, Umbausätze für andere Motorräder auf Anfrage. Bild oben: Sygma-Beiwagen, sportlicher Einsitzer ohne Kofferraum 5750 €, Sygma-Beiwagen mit Kofferraum 6350 €. www.krossline.de

Hedingham



Moderner und klassischer Gespannbau sind bei Uwe Schmidt in der Werkstatt gleichberechtigte Partner. Trisis-Gespann komplett bei Anlieferung eines Motorrades ab 17 500 €, Beiwagen: Strike 4900 €, Flash 4600 €, Single Seater 8450 €, Hedingham XL 9550 € Hedingham Jam 9550 €, ETH 6900 €, Midget C 4400 €, Tramp-SW 4400 €, Magnum-SW 9300 €, Enduro C 4400 €. www.schmidt-gespannbau.de

Oberflächlich betrachtet war das letzte Gespannjahr eher in die Kategorie ruhig einzuordnen. Doch ein detaillierter Blick hinter die Kulissen offenbart eine agile Szene wie eh und je. Nur die Schwerpunkte sind umstrukturiert. Ordnet man die in den letzten Monaten aufgebauten Gespanne nach Motorradherstellern, so ist BMW mit großem Abstand die Nummer Eins geblieben, setzt sich sogar erneut noch weiter von den Mitbewerbern ab.

Der letztjährige Hype um die BMW R nineT hat sich wieder gelegt. Eine weitere Gespannausführung des Nostalgie-Bikes, ein Mobec-Armec-Umbau mit Zero-Beiwagen, würde zwar jeden Schönheitspreis gewinnen, war aber der momentan letzte Beitrag zur so heftig begonnenen nineT-Gespanndiskussion.

Die Euphorie über den BMW-Wasserboxer teilt die Gespanngemeinde nicht uneingeschränkt. Das Jacken-Tripteq-Gespann für den Touratech-Chef Herbert Schwarz und ein von der Firma Lefevre aufgebautes Exemplar mit Achsschenkellenkung waren die Vorreiter. W-Tech entwickelte leise vor sich hin, hat aber bislang noch keinen Umbausatz auf Lager. Die Nachfrage war wohl für den Serienproduzenten zu gering.

Jetzt hat nach der langen Ruhepause die Firma LBS aus Holland das Thema Wasserboxer-Gespann erneut angestupst. Im Kundenauftrag wurde ein GS-Gespann mit maschinenseitigem LBS-Fahrwerk und dem S1-Beiwagen der Firma W-Tec aufgebaut. Und auch bei der Firma Stern drehte sich im Herbst alles um das Thema Boxer-LC. Gleich drei der Maschinen standen zeitgleich auf der Hebebühne. Interessant zu sehen, dass sich bei allen vier Gespannen der Fahrwerksumbau erneut auf die geschobene Vorderradschwinge konzentriert.

Wieder gefundene Aufmerksamkeit der Dreiradler ist auch im Fall der Sechszylinder-BMW festzustellen. Hier konsolidiert sich das Interesse, wie Umbauten von den Firmen Ruko oder Löw zeigen. Auch neue BMW-Modelle wie zum Beispiel die S 1000 XR werden zu Gepannbetrieb verpflichtet. Die junge schwäbische Gespannfirma Knaus spendierte der Kreuzung aus Enduro und Sportlerherz eine auf Funktionalität getrimmte Achsschenkellenkung und den hauseigenen ST2-Beiwagen.

BMW baut den Vorsprung in der Gespannszene zwar kontinuierlich aus, aber Befürchtungen, dass dadurch eine Uniformität eintreten könnte, sind unbegründet. So konnte in der vergangenen Saison das erste Yamaha-XTZ-1200-Gespann unter Beweis stellen, dass auch japanische Großenduros für einen Gespannumbau sehr gute Voraussetzungen mitbringen. Bei den Schwenker-Gespannen haben sie sowieso eine sehr gute Reputation, denn von der Suzuki V-Strom bis zur Honda Varadero schwenken mittlerweile alle Großenduros über die Straßen. Das gilt auch für die englischen Triumph-Motorräder.

Bleiben wir gleich bei den Engländern. Mit Spannung werden die neuen Triumph-Modelle erwartet, vor allem die Maschinen mit dem aufgebohrten Bonnie-Motor. Der Zweizylinder hat sich in die Herzen vieler

Heigl



Es gibt noch Spezialisten, die ihre Beiwagen aus Blech bauen. Fritz Heigl ist einer der wenigen Anbieter. Roller-Gespanne und Low-Budget sind sein Metier. Beiwagen: Chip 2350 €, Chip Pickup 2350 €, Fazet/Pickup 3650 €, Prismo 7450 €, Karat 5345 €, Anschluss-Kit für Roller ab 1050 €, Beiwagen Sahib Family mit Bremse aber ohne Verdeck und Innenausstattung 3695 €. www.heigl-fritz.de

Ideal



Die Namen BMW und Steib sind untrennbar miteinander verbunden. Die Berliner Firma Ideal fertigt die gleichnamigen Seitenwagen nach originalem Steib-Vorbild in Stahlblech. Alle Beiwagen sind grundiert und vormontiert: TR 500 5500 €, S 501 5290 €, S 350 3290 €, LS 200 3890 €, Typ Nr. 28 4290 €, Typ Nr. 31 4590 €. Sehr großes Angebot an originalgetreuem Zubehör. www.ideal-seitenwagen.eu

Iwan-Bikes



Gespanne von Iwan-Bikes haben fast schon Kultstatus. Bernhard Peintner, die Seele des Geschäfts, hat ein untrügliches Gespür für Trends. Victory, Indian und Harley-Davidson finden im hauseigenen Hotrod-Beiwagen einen idealen Partner. Aber auch Gespannen auf Basis von Moto Guzzi, BMW und Ural kommt Peintners Kreativität zu Gute. Umbauten ab 4500 € an, Beiwagen ab 3990 €. www.iwan-bikes.de

Jialing



Das chinesische Jialing-Gespann belebt die Mittelklasse. Ein bereits drei Jahre dauernder Vier-Jahreszeiten-Test zeigt bislang keine ausgesprochenen Schwachstellen. Der Einzylinder beweist die technische Qualität überzeugend. Auch die gutmütigen Fahreigenschaften zählen zu den Pluspunkten. 310 Kilogramm Leergewicht sind einzigartig. Ein Alltags-Gespann für nur 10 000 Euro. www.motorwerk.nl

Kalich



Ein Schwenker ist die Kombination von Gespann und Schräglage. Ralph Kalich ist ein langjähriger Spezialist für diese Fahrzeuggattung. Umbau BMW-Motorräder mit Swing-Beiwagen, inkl. Montage und TÜV-Abnahme 6900 €, Umbau Honda Varadero zum Schwenker-Gespann ab 7200 €, Umbau Triumph Explorer, Sprint oder Daytona 6900 €, Umbau Moto Guzzi ab 6700 €. www.kalich.de

Knaus



Die schwäbische Manufaktur Knaus überraschte mit einem Umbau einer BMW S 1000 R. Mit einem eigenen Achsschenkelfahrwerk mit der Bereifung 195/50 R 16 sowie dem hauseigenen Beiwagen ST2 mutiert der 160 PS starke Roadster zu einem quirligen Dreirad. Umbau eines angelieferten Motorrades mit Achsschenkellenkung und hauseigenem Beiwagen ST2 ab 28 500 €. www.knaus-sidecar-technik.com

Gespannfahrer regelrecht eingebrannt. Das Hubraummanko, das sich gerade im Gespannbetrieb bemerkbar macht, konnte nie wegdiskutiert werden. Die erstarkten Twins sind für die Gespannbranche ein lange gewünschtes Update, das mit durchaus interessanten Umbaukonzepten und vor allem Beiwagenmodellen voller Hochspannung erwartet wird.

Moto Guzzi hat ein niedriges aber konstantes Stückzahlenprotektorat in der Dreiradszene. Hauptsächlich California-Gespanne finden den Weg zum Händler. Die kleinen V7-Modelle, die zum Beispiel in Frankreich zu den beliebten Gespannmaschinen der Mittelklasse gehören, haben in Deutschland überhaupt keine Lobby, weder bei den Fahrern noch bei den Gespannherstellern. Die Gespannumbauten mit Suzuki- und Honda-Motorrädern dümpeln im Schatten der weiß-blauen Marke dahin. Ein Projekt, das mit der technisch wie preislich interessanten NC 750 X als Zugmaschine die Mittelklasse neu beleben soll, lässt auf sich warten.

Victory oder Indian bleiben auf dem Exotenpodest und müssen den American Way of Life auf drei Rädern überwiegend an Harley-Davidson abgeben. Seitdem sich Thomas Trapp von der Harley-Factory in Frankfurt um den Import der Champion-Beiwagen aus den Vereinigten Staaten kümmert, können die Milwaukee-Twins wieder Zuwachs bei den Umbauten verbuchen. Die etablierten Anbieter wie V-Triebwerk oder Walter profitieren sogar davon.

Der Blick nach Osten führt mittlerweile von Irbit, der Heimat der Ural-Gespanne, noch etwas weiter nach China und fokussiert dort die Jialing-Gespanne. Das Einzylinder-Gespann mit Rückwärtsgang und Beiwagenradlenkung vergrößert kontinuierlich den Kreis der Interessenten. Winterpisten in Skandinavien, Alpenschotter oder Pusztasand meistert der Single souverän. Die Militärqualität mit teils westlichen Zutaten zerstreut eventuelle Qualitäts-Vorurteile meist schon während der ersten Probefahrt. Das Preis-Leistungsverhältnis ist dann das ausschlaggebende Kaufargument.

Ural katapultierte sich letztes Jahr mit den Einspritzer-Modellen in die Neuzeit. Dieser gewaltige Schritt muss erst einmal verkraftet werden. Dennoch wird es auch für die kommende Saison ein Sondermodell geben. An der jährlichen „Limited Edition“ werden sowohl Werk als auch Europa-Importeur festhalten.

Das letztes Jahr zur Intermot angekündigte Suburb-Gespann der Mittelklasse verschwand schon im Ideenstadium wieder in der Versenkung. Die Spatzen pfeifen es von den Dächern, die ausschlaggebenden Gründe waren wohl letztlich die Produktionskosten. Ganz vom Tisch ist das zukunftsträchtige Konzept jedoch noch nicht. Derzeit werden die Fühler in den europäischen Osten ausgestreckt. Gerade in der Mittelklasse haben die Motorradproduzenten interessante Zugmaschinen im Angebot, deren Technik und Preis für eine interessante Gespannzukunft wie geschaffen sind.

Dass solche Ideen Früchte tragen können, zeigte das Yamaha-Yardbuilt-Projekt der XV 950 mit Beiwagen, mit dem sich die italienische Firma Deus Ex Machina im

LBS



LBS hat sich unter seinem Geschäftsführer Ad Donkers zum Global Player gemausert. Gespanne wahlweise mit Rox-, Boxer- oder Enduro-Beiwagen. Harley-Davidson-VRod-Gespann mit LBS-Boxer, Umbau ab 19 900 €, Boxer-Beiwagen mit 15 Zoll-Rad und Bilstein-Stoßdämpfer ab 4990 €, andere Räder und Beleuchtungseinheiten auf Wunsch, Wetterverdeck als Option. www.lbszijspantechniek.nl

Lefèvre



Wenn sich Fahrwerkskonstruktion und Design vereinen, dann steht mit Sicherheit Walter Lefèvre dahinter. Umbau eines angelieferten Motorrades mit Achsschenkellenkung für hubraumstarke Motorräder, innenbelüfteter Bremsscheibe und AP-Bremssattel ab 15 000 €, LTS-Seitenwagen auf Anfrage. Achsschenkellenkung zum Nachrüsten für BMW F 650/800 ab 2600 €. www.lefevre-gespanntechnik.de

Löw



Jialing, Tripteq und WTec-EML, ICP und SCP. Alois Löw vertritt die erfolgreichsten Gespannmarken des unteren und mittleren Preissegments in Europa. Die Auswahl ergänzen zahlreiche Eigenkonstruktionen vorwiegend aus Stahlblech. Mit interessanten Fahrwerksalternativen bereichert er sein Angebot. Motorrad-Umbauten inkl. TÜV-Abnahme ab 4700 €. Beiwagen je nach Ausstattung. www.seitenwagen.cc

März



Die Firma März aus der Eifel gilt als Daniel Düsentrieb der Gespannszene. Ihre Ideen sind immer außergewöhnlich und einmalig. Alpino-Beiwagen, auch als Schwenker, 5900 €, Klappino-Beiwagen mit Boot und Ladefläche ab 7400 €, Gespannumbau mit Variablo-Beiwagen, Achsschenkellenkung oder Vorderradschwinge, Boot als Wasserfahrzeug verwendbar ab 15 200 €. www.gespanne-f-maerz.de

Motek



Volkmar Prietz von Motek ist Spezialist für BMW-Gespanne. Intensiv widmet er sich auch der klassischen K 100. BMW GS-Umbau mit Schwinge ab 11 900 €. Umbausätze für BMW 4V-Boxer ab 3490 €, kompletter Aufbau mit Montage, TÜV und Lackierung ab 5710 €. Moto Guzzi ab 3990 €. Eigene Beiwagen für alle Motorräder: Bobby/LE, Classic, Twister und StreetAttakk. www.motek-gespannbau.de

Müller-Gespanne



Müller-Gespanne sieht sich als die Maßschneiderei des Gespannbaus und rüstet jedes Motorrad zum Gespann um. Sie fertigt starre und Schwenker-Gespanne unter Verwendung von eigenen Fahrwerken, Brems- und Lenksystemen. Spezialist für individuelle Hundeseitenwagen, Gespanntuning aller Hersteller. Motorrad-Schwenker-Umbauten ab 3600 €, Seitenwagen ab 5100 €. www.mueller-gespanne.de

Sommer in den Vordergrund stellte. Gebaut von einem italienischen Gespannhersteller gefällt das Fahrzeug mit interessanten Features und Details. Das Gespann als Fahrzeugkonzept rückte plötzlich in den Fokus und erreichte für die Branche wichtige Zielgruppen. Dieser Individualismus, der von den Motorradherstellern mit diesen Yardbuilt-Projekten noch gefördert wird, ist der Gespannszene sowieso zu Eigen. Hier galt schon immer das Motto, dass allenfalls der Finanzrahmen Grenzen setzt, nicht aber die Technik.

Jeder Gespannhersteller hat ein Portfolio, das als Basis für Gespannumbauten dient. Bei den Vorderradführungen sind das entweder geschobene Vorderradschwingen oder Achsschenkellenkungen. Je nach Kundenforderung wird das Wunschgespann aufgebaut. Die technische Entwicklung ist auf diesem Gebiet weitgehend ausgereizt. Wichtiger sind jedoch bei Gespannen, die heute locker die 200-km/h-Grenze knacken, das richtige Zusammenspiel und die Abstimmung der einzelnen Umbaukomponenten aufeinander. Nur dann ist ungetrübter Fahrspaß möglich. Wer als Hersteller mit seinem Gespann die nächste Bodenwelle mit 180 km/h scheut, ist eindeutig auf dem falschen Weg.

Das Thema Technik, Geschwindigkeit und Kosten wird allzu gerne zur Seite geschoben, müsste aber gerade durch den immer größer werdenden Elektronikanteil bei den Motorrädern mehr Aufmerksamkeit finden. Nicht automatisch funktionieren speziell für ein Zweirad abgestimmte Regelsysteme auch problemlos an einem Dreirad. Zeitgemäße Lösungen können nicht billig sein. Darüber muss man sich als potentieller Gespanninteressent im Klaren sein.

Bei den Beiwagenmodellen haben die Hersteller die Handbremse angezogen. Weit über 100 verschiedene Modelle sprengen fast schon den Rahmen einer vernünftigen Vielfalt. Dass heute noch Konstruktionen angeboten werden, die seit 15 Jahren nicht mehr gekauft werden, darf dabei nicht verschwiegen werden. Ein neues Modell hat dennoch für Furore gesorgt. Der schon länger angekündigte neue Beiwagen der Firma Lefèvre wurde im Herbst in seiner Urform vorgestellt. Das Design basiert auf einer modernen, aber zeitlosen Linie, die auch mit künftigen Motorradoutfits harmonieren wird. Interessant sind die Konstruktions- und Ausstattungsdetails, die auch die demografische Struktur der Gespannszene berücksichtigen. Das sind zum Beispiel ein bequemer, offener Einstieg und eine hohe Sitzposition. Auf einen Punkt gebracht: Mit 50 kann und will man sich nicht mehr in einen Squire-ST-2 einfädeln, sondern bevorzugt einen bequemen Mitfahrplatz, von dem man sich nach der Fahrt auch wieder ohne Verrenkungen erheben kann. Aber auch physikalische Gesetzmäßigkeiten wurden bei der Konstruktion berücksichtigt. Ein Gespann mit einer Beiwagenform, die bei 200 km/h Auftrieb verursacht, wird bei Topspeed immer ein instabiles Fahrverhalten zu Eigen haben.

Allein dieser Punkt zeigt, dass Gespannbau schon lange die Grenze vom reinen Handwerk zur Ingenieurskunst überschritten hat. Der Gespannbauer von heute muss ein Allroundtalent vom Schweißer bis zum

Ott



Bei der Firma Ott steht ein Generationswechsel bevor, das bewährte Angebot bleibt bestehen. Ott-Euro-1-Beiwagen 3700 €, Euro-2-Beiwagen: 3300 €, Ott-Euro-3S: 4800 €, Euro-4S: 5400 € ohne Lackierung, Boot wird auf RAL-Töne eingefärbt, maschinenseitiger Umbau japanischer Vierzylinder mit Stahlrahmen 5500 €, Cargo-Beiwagen ab 3090 €, Anhängerkupplung auf Anfrage. www.ott-gespanne.de

Römer



KTM hat sich in der Gespannszene etabliert. Die Firma Römer hat daran ihren Anteil. Sie baut KTM-Gespanne mit seriennahen Fahrwerken. KTM-Adventure-Gespann mit Stern-RXS-Beiwagen, Umbau mit Hilfsrahmen, Speichenrädern, Schwinge, gebremstem Beiwagen komplett ab 15 900 €, reichhaltige Ausstattungsoptionen, BMW-Enduro-Gespanne mit 2V-Boxer auf Anfrage. www.roemerteam.de

Ruko



Außergewöhnliche und einmalige Fahrzeuge mit Linearführungen als Vorder- und auch Beiwagenradaufhängung verlassen bei Ruko in Metzingen die Werkstatt. Sportivo-S 7715 €, Sportivo-M 8370 €, Sportivo-L 8880 €, RF1-Beiwagen 11 740 €, Ruko-Super-Sport-Gespann BMW K 1300 S mit RF-1 ab 28 500 €, Umbau eines Motorrades mit Shark-Beiwagen ab 18 200 €. www.ruko-fahrzeugtechnik.de

Schmid Karl



Karl Schmid stellt im modernen Gespannbau Edelstahlblech zur Diskussion. Das Ergebnis sind robuste Beiwagen. Sein Markenzeichen: Konstante Preise über viele Jahre hinweg. Umbau BMW F 800 oder KTM mit Schwinge, Beiwagen SKB ab 10 000 €, Yamaha-XT-660-Gespann mit austauschbaren Rädern ab 8000 €, Beiwagen Alpaka 4000 €, LS 600 3990 €, Modell SK/SKB ab 4000 €. www.gespanntechnik-schmid.de

Sidecon



Heino Gniza von der Firma Sidecon bevorzugt Einzelanfertigungen. Die handwerkliche Qualität seiner Umbauten spricht dafür. Sidecon Spirit XL-Beiwagen ab 7350 €, Beiwagen Beaver ab 3950 €, Beiwagen Sidecon Sandy ab 6990 €, maschinenseitige Umbauten mit Vorderradschwinge und 15 Zoll-Rädern ab 3200 €, Anschlüsse für Royal-Enfield-Motorräder ab 900 €, andere auf Anfrage. www.sidecon.de

Stern



Beim niederbayerischen BMW-Spezialisten stehen zur Zeit Gespannumbauten mit dem neuen wassergekühlten Boxer-Motor im Fokus. BMW K- und R-Modelle mit Achsschenkellenkung ohne Beiwagen ab 8980 €. BMW-Schwingenumbau ab 3990 €. Beiwagen: ROX ab 6320 €, RX Sport ab 5980 €, RX Overland ab 5890 €, RX Basis ab 4190 €, EVO Modul ab 5450 €, Lucky 4490 €, Easy 2490 €. www.gespannservice.de

Elektroniker, vom Rohrbieger bis zum Fahrwerksingenieur sein. Dass für dieses Berufsbild der Nachwuchs dünn gesät ist, erklärt sich dann von selbst.

Das Jahr 2015 wird in die Gespanngeschichte als das Jahr der Konsolidierung, das Jahr der Modellpflege eingehen. 2016 steht wieder eine Intermot in Köln auf dem Plan. Schon heute sind zarte Anzeichen erkennbar, dass es dann wieder stürmischer und vor allem publikumswirksamer auf der Neuheitenplattform der Gespannhersteller zugehen wird. Ein einfacher Beiwagenantrieb für BMW mit rechtseitigem Kardan steht bereits in Warteposition und auch die Weichen für einige sehr exklusive Umbauten wurden bereits gestellt.

Die verschiedenen Institutionen, die sich mit dem Gespann beschäftigen, scheinen den Atem anzuhalten. Der Bundesverband der Hersteller und Importeure von Krafträdern mit Beiwagen BVHK stellte sich neu auf, hat aber in den letzten Monaten kaum von sich Reden gemacht. Auch um die Sidecar-Akademie ist es ziemlich ruhig geworden. Allerdings erfreuen sich die Institutionen für die Fahrausbildung der Gespannfahrer zwar geringer aber konstanter Zuwachsraten. Das hat den Anbieter motocoaching dazu veranlasst, in der kommenden Saison sein Programm mit einem Sicherheitstag auf einem Verkehrsübungsplatz zu ergänzen. Dort stehen dann auch Rutschflächen mit verschiedenen Reibwerten zur Verfügung. Das ist sozusagen der Schleuderkurs für Gespannfahrer.

Das Thema EU-Zulassung scheint sich im Moment in alle Windrichtungen zerstreut zu haben. Nicht einmal eine Absichtserklärung ist von den Herstellern zu vernehmen, auch nicht von den Kollegen im europäischen Ausland. Ob diese Dornröschenmentalität auf Dauer zum Erfolg führt, muss bezweifelt werden. Denn die Mitbewerber aus dem europäischen Osten stehen in Warteposition und warten nur auf den Startschuss in Form von tragbaren Jointventures.

Auf dem Reisesektor hat die Zusammenarbeit schon gefruchtet. In vielen Metropolen werden Gespann-Sightseeings angeboten. Und Abenteuerfahrten mit dem Leihgespann sind von Kambodscha bis Georgien möglich. Die robusten Ural- und Jialing-Gespanne bieten hier sehr gute Voraussetzungen und werden von der Branche auch bevorzugt eingesetzt. Die Treffenaktivitäten verlagern sich etwas nach Osten. Die große europäische Gespann-Rally in Ungarn Mitte August etabliert sich zum Treffpunkt zwischen Ost und West.

Gespannfahren ist ein Hobby, das den Spaßfaktor verdreifacht. Es ist aber auch ein Geschäft. In der kleinen und überschaubaren Gespannszene ist beides voneinander abhängig. Zum Glück scheint das Innovationspotential der Hersteller wie eine unheilbare Krankheit zu sein, denn sie überraschen uns Gespannfahrer immer wieder mit neuen Ideen und Produkten. Solange wir die Option haben, Individualität in ein Fahrzeug hinein zu interpretieren, solange werden wir auch den Spaß nicht verlieren, mit dem asymmetrischen Vehikel das in Kurven gänzlich unterschiedliche Fahrverhalten jederzeit neu zu erleben. ■

Tripteq



Konzentration auf die Nummer Eins bei den Gespannmotorrädern: BMW. Für Tripteq aus Holland ist das ein wichtiger Punkt des Erfolges. Umbausatz für BMW-Boxer 3490 €, Nachlaufverkürzung ab 135 €, Beiwagenbremse 305 €, 15 Zoll-Hinterrad 565 €, Ridgeback-Ausführung plus 675 €, Fox-Beiwagen plus 1100 €. Sehr großes Zubehörangebot über die norddeutsche Firma Joy-Tek. www.tripteq.de

Ural



Die serienmäßigen Oldtimer aus Russland haben nun Einspritzanlage und Scheibenbremsen. Ihren Charme haben sie sich dabei bewahrt. Ural-Retro-Gespann 13 209 €, Gespann Tourist 12 733 €, Ural-Sportsman mit SW-Antrieb 13 209 €, Ural Ranger mit Beiwagenantrieb 13 506 €, Ural-Beiwagen ab 2800 €, Cross-Aufsatz 1416 €, mehrfarbige Lackierungen plus 600 €. www.ural.cc

V-Triebwerk



Manfred Klocke lebt sein Faible für Harley-Davidson-Motorräder auch im Gespannbau aus. In Rietberg widmet er sich mit seiner Blechnerei, Lackiererei und Polsterei nur Gespannen mit dem Milwaukee-Twin. Der klassische Beiwagen ist in zwei Breiten lieferbar, Scheibenbremse, HD-Federbeine, Beleuchtung, Anschlüsse und Montage ab 9000 €, Beiwagenrad passend zur Maschine. www.v-triebwerk.de

Walter



Schwingenfahrwerke für alle! Die Firma Walter macht das für alle Motorräder möglich. Als Beiwagen eignen sich: Jewell, Jeaniel und die Freeway-Custom-Linie, Freeway King-Beiwagen 7800 €, Freeway Roadster 6200 €, Beiwagen Yukon 5800 €, Yukon Max 6500 €, Beiwagen Side-Glide 5500 €, Beiwagen Jewell Elegance 5900 €, Beiwagen Stoye Classic 4700 €. www.walter-motorrad-gespanntechnik.de

Watsonian



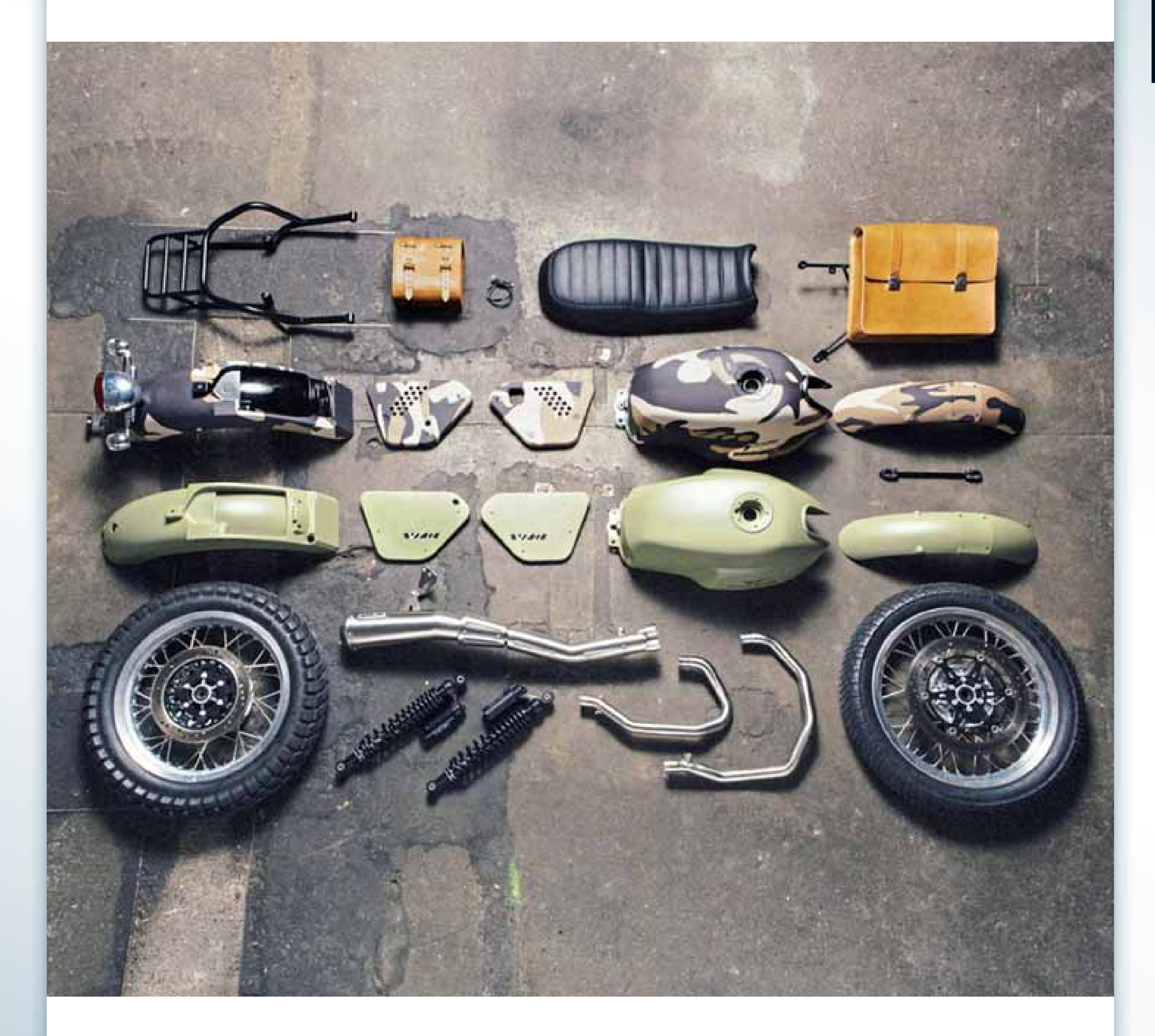
Watsonian, der älteste Beiwagenhersteller der Welt, hat sich beim Beiwagendesign der Tradition verpflichtet. Die Boote eignen sich für die Ergänzung von Klassikern wie Triumph Bonneville oder Royal Enfield. Seitenwagen GP Manx ab 4992 €, auch als Version mit Kofferraumklappe, breitem Cockpit und seitlich klappbarer Scheibe, GP Classic 5906 €, GP Maxi 6249 €. www.watsonian-squire.de

W-Tec/EML



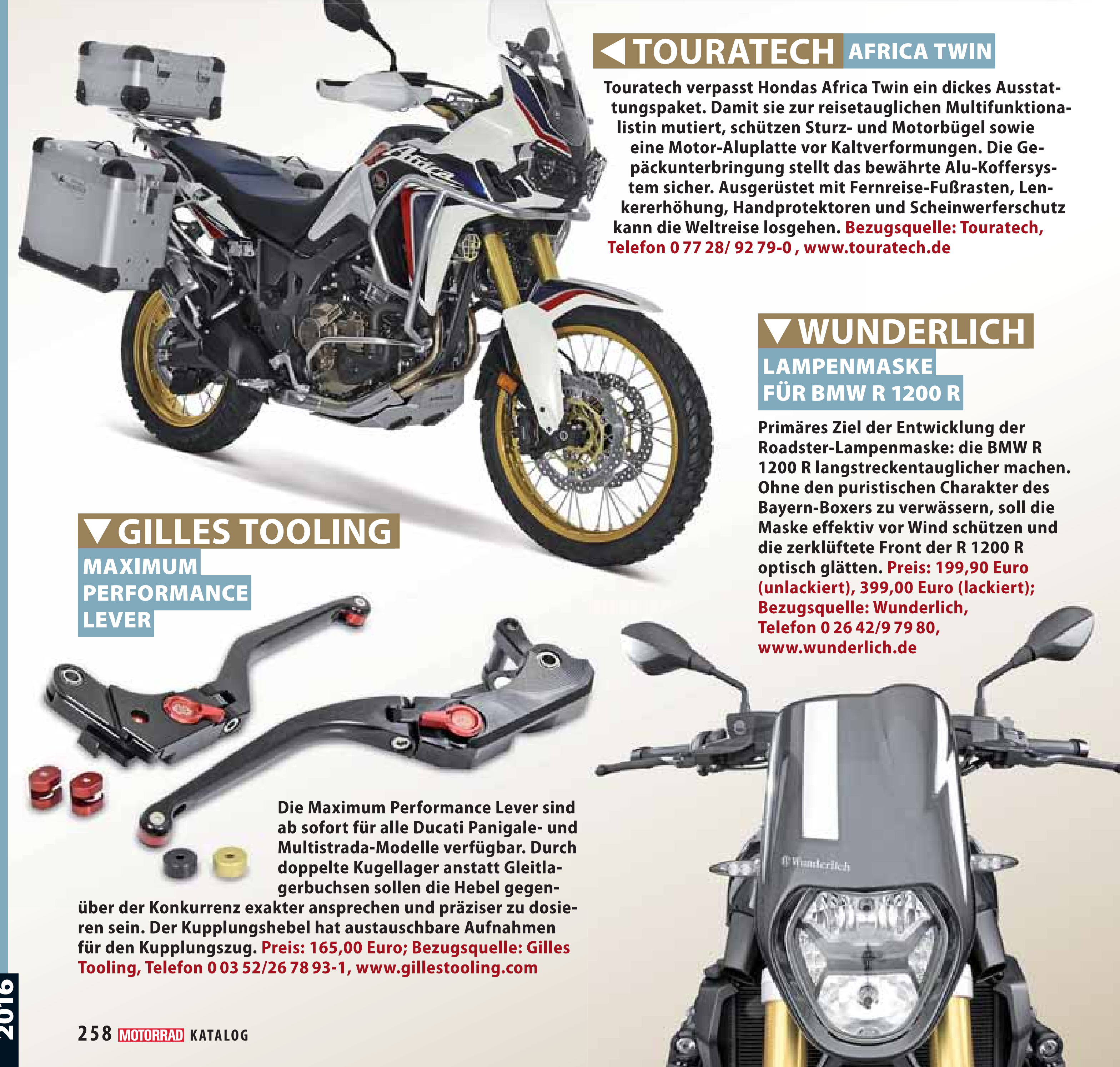
Kleinserienfertigung auf Basis hubraumstarker Motorräder, das ist der Leitsatz von W-Tec/EML. Ein Wasserboxer-Umbau ist in Vorbereitung. Umbau motorradseitig für BMW K-Modelle: ab 7400 €, Yamaha FJR 1300, Honda STX 1300/CT 2001: 11 945 €, BMW R 1200 GS mit S1 ab 8500 €, S-1-Beiwagen ab 3980 €, BMW R 1200 RT/GT 2001 ab 11 735 €, Speed: 11 220 €, GT 2001: 6665 €. www.emltrike.com

Bekleidung und Zubehör



TOP-PRODUKTE FÜR DIE NEUE SAISON

Die Motorrad-Saison 2015 verabschiedet sich mit Glühwein und Lebkuchen, die neue Saison steht bereits mit innovativen und nützlichen Produkten in den Startlöchern. MOTORRAD hat sich auf der EICMA in Mailand gründlich umgeschaut und präsentiert eine Auswahl an Neuheiten für ein erfolgreiches und sicheres Zweiradjahr 2016.



◀ TOURATECH AFRICA TWIN

Touratech verpasst Hondas Africa Twin ein dickes Ausstattungspaket. Damit sie zur reisetauglichen Multifunktionalistin mutiert, schützen Sturz- und Motorbügel sowie eine Motor-Aluplatte vor Kaltverformungen. Die Gepäckunterbringung stellt das bewährte Alu-Koffersystem sicher. Ausgerüstet mit Fernreise-Fußrasten, Lenkererhöhung, Handprotektoren und Scheinwerferschutz kann die Weltreise losgehen. Bezugsquelle: Touratech, Telefon 0 77 28/ 92 79-0 , www.touratech.de

▼ WUNDERLICH LAMPENMASKE FÜR BMW R 1200 R

Primäres Ziel der Entwicklung der Roadster-Lampenmaske: die BMW R 1200 R langstreckentauglicher machen. Ohne den puristischen Charakter des Bayern-Boxers zu verwässern, soll die Maske effektiv vor Wind schützen und die zerklüftete Front der R 1200 R optisch glätten. Preis: 199,90 Euro (unlackiert), 399,00 Euro (lackiert); Bezugsquelle: Wunderlich, Telefon 0 26 42/9 79 80, www.wunderlich.de

▼ GILLES TOOLING MAXIMUM PERFORMANCE LEVER

Die Maximum Performance Lever sind ab sofort für alle Ducati Panigale- und Multistrada-Modelle verfügbar. Durch doppelte Kugellager anstatt Gleitlagerbuchsen sollen die Hebel gegenüber der Konkurrenz exakter ansprechen und präziser zu dosieren sein. Der Kupplungshebel hat austauschbare Aufnahmen für den Kupplungszug. Preis: 165,00 Euro; Bezugsquelle: Gilles Tooling, Telefon 0 03 52/26 78 93-1, www.gillestooling.com



▲MODEKA SUNNYLOU

Winddicht, wasserdicht und atmungsaktiv: die Damen-Textiljacke Sunnylou mit Humax-Membran und herausnehmbarem Thermofutter nimmt es mit allen Witterungsbedingungen auf. Preis: 169,90 Euro; Bezugsquelle: Modeka, Telefon 0 25 21/85 03-22, www. modeka.de



▲HELD AEROSEC

Gerade noch Sommerhitze, jetzt eiskalter Regenguss? Bei der Held Aerosec knöpft man einfach die im Rückenteil untergebrachte Membran an der Vorderseite der Jacke fest und profitiert von Wind- und Nässeschutz. Bei der Hose funktioniert das System gleichermaßen. Preis Jacke/Hose: 499,95/349,95 Euro; Bezugsquelle: Held, Telefon 0 83 21/66 46-0, www.held.de

▶ICON AIRFRAME PRO

Der Airframe Pro im Design Pharaoh huldigt US-typisch dem Streetfighter-Style. Er besteht aus einem Fiberglas-Mix und bringt 1530 Gramm auf die Waage. Wer auf leichtere Materialien zurückgreifen will, nimmt den anthrazitfarbenen Ghost Carbon (1430 Gramm). Preis: 473,00 Euro (Pharaoh), 659,00 Euro (Ghost Carbon); Bezugsquelle: Parts Europe, Tel. 0 65 01/9 69 50, www.partseurope.eu



◀HJC RPHA 11

Mit dem RPHA 11 offeriert HJC eine konsequente Weiterentwicklung des erfolgreichen RPHA 10. Unter anderem: Aerodynamischer durch optimierte Lufteinlässe; komfortabler durch neues Außenschalendesign; sicherer durch vergrößertes Sichtfeld. Gewicht: 1300 Gramm. Preis: ab 399,90 Euro (Uni-Farben); Bezugsquelle: HJC Deutschland, Telefon 0 21 31/5 23 56-0, www.hjc-germany.de

▶SCHUBERTH SR2

Der neue SR2 profitiert von aerodynamischer und akustischer Feinarbeit im hauseigenen Windkanal in Magdeburg. Der 1295 Gramm leichte Schuberth besteht aus einer glasfaserverstärkten Duroplast-Matrix und wird in sechs Größen und drei Helmschalen verfügbar sein. Preis: ab 669 Euro (Uni-Farbe); Bezugsquelle: Schuberth, Telefon 03 91/81 06-555, www.schuberth.com





◀SHOEI X-SPIRIT III

Das neue Flagschiff von Shoei will mit exzellenter Aerodynamik selbst in Hochgeschwindigkeitspassagen überzeugen. Der X-Spirit III zeichnet sich durch eine mehrlagige Fiberglaskonstruktion und eine verbesserte Luftzirkulation aus. Preis: ab 699,00 Euro (Uni-Farben); Bezugsquelle: Shoei, Telefon 02 11/17 54 36-0, www.shoei-europe.de

DIE TESTSIEGER DER SAISON 2015

In 26 Ausgaben pro Jahr nimmt MOTORRAD auch eine Vielzahl an Ausrüstungsgegenständen für den Fahrer und seinen Untersatz kritisch unter die Lupe. Im bewährten Mix aus Praxis- und Labortests werden die besten ihrer Art herausgefiltert. Wer in der Tabelle ganz oben steht, wird mit dem begehrten Testsieger-Logo geadelt. Und wo die Preis-Leistung stimmt, gibt es den Kauftipp der Redaktion. Unser Best-of des Testjahrgangs 2015.

Heft 7/2015, Produkttest Klapphelme

SCHUBERTH C3 PRO





ANBIETER: Schuberth, Telefon 03 91/8 10 60, www.schuberth.com; **PREIS:** 595,00 Euro (Sonderfarben 625,00 bis 675,00 Euro, Dekor 679,00 bis 725 Euro); **GRÖSSEN:** 52/53 bis 64/65; **GEWICHT:** 1570 ± 50 g/1484 g (Herstellerangabe/ 58/59 gewogen); **FARBEN:** Schwarz, Mattschwarz, Weiß, Silber, Rot, Mattmetall, Mattanthrazit, Mattblau, Fluorgelb, zwölf Dekore; **HELMSCHALE:** Fiberglas; **VERSCHLUSS:** Ratsche; **HERSTELLUNGSLAND:** Deutschland, ECE-Prüfzeichen E 13 (Luxemburg); **ERSATZVISIERE:** klar/getönt/verspiegelt, 55,00/70,00/75,00 Euro; **AUSSTATTUNG:** Windabweiser am Kinn plus Verlängerung, Pinlock-Visier (montiert), Sonnenblende, zwei integrierte Bluetooth-/ Radioantennen, Helmbeutel (normal)

↑PLUS

Leichtes Auf- und Absetzen; Pinlock serienmäßig, satte Visierrastung mit praxisgerechter Belüftungsstellung; sehr gute Aerodynamik, erst bei über 150 km/h leichter Impuls beim Seitenblick; extrem leise; wirksame Belüftung; sehr gute Passform, knackiger Sitz, sehr gut austariert, angenehmes Futter; Sonnenblende einfach zu bedienen; sehr gute Brillentauglichkeit

↓MINUS

Kinnteil-Öffner etwas fummelig zu finden, Schließen erfordert Nachdruck





Durch üppige Windabweiser und Polster am Kinnriemen lässt sich der C3 Pro meist nur mit Nachdruck schließen

→FAZIT

Das klappt ja … Nun, nicht immer! Das Zuklappen gerät beim C3 Pro bisweilen zur Geduldsprobe. Wenn er dann aber fest verriegelt ist, klappt es ganz hervorragend. In puncto Komfort eine Bank!



MOTORRAD Urteil: SEHR GUT



HJC IS-MAX II	GUT	ab 199,90 Euro

Heft 11/2015, Produkttest Tankrucksäcke

HEPCO & BECKER STREET TOURER M

MOTORRAD testsieger

ANBIETER: Hepco & Becker, Telefon 0 63 31/1 45 31 00, www.hepco-becker.de; **PREIS:** 139 Euro; **VOLUMEN:** 8/13 Liter; **MASSE:** 33 x 24 x 18/24 cm; **GEWICHT:** 1220 g

↑PLUS

Sehr gutes Verhältnis von kompakter Bauform und nutzbarem Stauraum, bis auf den Pulli passte die komplette Testbepackung hinein; einfaches Auslösen des Schnellverschlusses; Kartenfach; fester Sitz auf Träger; kaum beeinträchtigte Fahrdynamik selbst bei erweitertem Zustand; integrierte Regenhaube flattert auch bei Tempo 150 und höher nicht; Innenfächer für Stifte, Handy und kleinere Utensilien; gummierte, griffige Reißverschlussschieber; Kabelausgang

↓MINUS

Scharfkantige Metallplatte vom Lock-it-Trägersystem, Anbringen mit Magnetschienen etwas gewöhnungsbedürftig; keine Außentaschen

Positionierung, Stauraum und Außenmaße stehen beim Street Tourer M in einem ausgewogenen Verhältnis zueinander. Das passt zur MT-07

→FAZIT

Der Lock-it-Schnellverschluss beim Hepco & Becker Street Tourer M sitzt klasse und ist gut zu bedienen. Der Rucksack selbst bietet einen optimalen Kompromiss: genügend Stauraum bei kaum eingeschränktem Fahrspaß. Top verarbeitet.

MOTORRAD Urteil: SEHR GUT

MOTORRAD kauftipp

Bags-Connection Enduro	SEHR GUT	129,95 Euro

Heft 16/2015, Produkttest sportliche Lederjacken

MOTORRAD testsieger

ALPINESTARS CELER



ANBIETER: Alpinestars, Telefon 00 39/ 04 23/52 86 (Italien), www.alpinestars.com; **PREISE:** Jacke 499,95 Euro, Rückenprotektor 59,95 Euro, Brustprotektoren 29,95 Euro; **GRÖSSEN:** 48 bis 64; **FARBEN:** Schwarz, Schwarz/Weiß, Weiß/Schwarz/Rot, Weiß/Schwarz/Gelb; **GEWICHT:** 4,1 kg; **LEDERDICKE:** 1,4–1,6 mm

↑PLUS
Prima zugängliche Taschen mit gutem Stauraum; hautfreundlicher Kragenabschluss; Kunststoffschleifer an Sturzstellen; sehr ordentliche Schlagdämpfungswerte, vorbildlicher Protektorensitz, Ausstattung mit CE-Brustprotektoren; hochwertiges, starkes Leder; gute Passform; sauber verarbeitet

↓MINUS
Sehr hohes Gewicht; Ärmel etwas zu kurz geschnitten; Rückenprotektor trägt vergleichsweise dick auf

→FAZIT
Alpinestars Celer erfreut durch knackigen, aber komfortablen Sitz. Die Top-Sicherheitsausstattung treibt aber den Preis hoch.

MOTORRAD Urteil: SEHR GUT

MOTORRAD kauftipp	Modeka Hawking	SEHR GUT	259,90 Euro

Heft 6/2015, Produkttest Motorrad-Jeanshosen

REV'IT LOMBARD/MADISON

ANBIETER: Rev'it Sport International, Tel. 0 08 00/73 84 86 38, www.revit.eu; **PREIS:** Lombard/Madison 189,99/149,99 Euro; **GRÖSSEN:** Herrenmodell Lombard von 30/32 bis 36/36, Damenmodell Madison von 24/32 bis 34/32; **FARBE:** Blau; **MATERIALIEN:** Außenstoff aus Baumwolle, Polyester, Polyamid; Verstärkung aus Polyamid; Futterstoff aus Polyester; **GEWICHT:** 1,2 kg (Gr. 34/34) **HERSTELLUNGSLAND:** Pakistan



MOTORRAD testsieger

↑PLUS
Übersteht Abwurftest nahezu unbeschädigt; Knieprotektoren serienmäßig, Hüfte nachrüstbar; sitzt knackig und sehr komfortabel, viele Längen/Größen zur Auswahl

↓MINUS
Sehr enger Hosenbein-Abschluss

→FAZIT
Minimaler Makel: Wer Motorradstiefel zur Rev'it-Jeans tragen will, wird mit den engen Hosenbeinen Probleme bekommen. In Sachen Schutz und Komfort gibt es aber nichts zu mäkeln.

MOTORRAD Urteil: SEHR GUT

MOTORRAD kauftipp	Highway 1 Denim	SEHR GUT	ab 59,95 Euro

Heft 18/2015, Produkttest Motorrad-Navigationsgeräte

TOMTOM RIDER 400

MOTORRAD testsieger



ANBIETER: TomTom, Telefon 00 31/20/7 57 50 00 (Niederlande), www.tomtom.com; **PREIS:** 499,95 Euro (Premium Pack)

AUSSTATTUNG: kapazitiver 4,3 Zoll-TFT-Touchscreen, fest eingebauter Lithium-Ionen-Akku (Laufzeit lt. Hersteller: 6 Std., Kapazität: 3220 mAh), RAM-Lenkerhalterungen, Drehgelenk-Motorradhalterung, Saugnapf-Autohalterung, Ladekabel, Diebstahlschutz, Schutzhülle, USB-Kabel, Bordstromanschluss, Kurzanleitung, 12-V-Ladegerät, integrierter Lautsprecher

KARTENMATERIAL/SOFTWARE: TomTom-Kartenmaterial zu 45 europäischen Ländern (unbefristete Möglichkeit zum kostenlosen Kartenupdate), TomTom-Verkehrswarndienst, TomTom-Radarwarner

FUNKTIONALITÄT: Touchscreen reagiert unmittelbar auf Berührungen, Bilddarstellungen lassen sich mit zwei Fingern einfach größer ziehen. Intuitive Menüführung, einzelne Menüpunkte lassen sich wie bei einer Smartphone-Benutzeroberfläche per Wischgesten ansteuern. Trackaufzeichnung möglich

NAVIGATIONSPRAXIS: innerstädtisch absolut präzise und genaue Navigation, klar ersichtliche Streckenführung durch Fahrspurassistent, auch an kniffligen Kreuzungen narrensichere Führung und sehr verständliche Kartendarstellung. Bis auf eine Zieladresse auf der MOTORRAD-Testrunde Aufgabe mit Bravour erledigt. Auch bei bewusstem Falschabbiegen in einen Tunnel findet das Gerät recht schnell eine passende Alternativroute. Akku hielt im Test über fünf Stunden

ROUTENPLANUNG: Bei der Planung am PC mit der „Tyre Pro"-Software müssen sich Anfänger in die Materie hineinfuchsen. Die Funktion „Spannende Tour planen" erwies sich unterwegs nur bedingt als guter Tourguide. Auf der Testrunde bot der Rider 400 eine nur wenig spannende, mit Ortsdurchfahrten gespickte Alternative zum schnellsten Weg an. Je bergiger, desto besser spricht die mehrstufige Funktion an und findet schöne Strecken. Gut: Rundtour-Funktion

MOTORRADTAUGLICHKEIT: Der Drehgelenk-Halter und das kontrastreiche Display überzeugen voll. Mit dicken Handschuhen lassen sich manche Schaltflächen nur schlecht bedienen

→FAZIT
Beste Navigationsleistung, deshalb Testsieg. Der TomTom Rider 400 gefällt zudem mit Top-Ausstattung (Premium Pack), brillantem Touchscreen sowie einer zeitgemäßen Menüführung wie bei einem Smartphone. Funktioniert super auf dem Motorrad.

MOTORRAD Urteil: SEHR GUT

MOTORRAD kauftipp	Garmin Zumo 390 LM	GUT	449 Euro

Heft 8/2015, Produkttest Allround-Textilkombis

REV'IT VAPOR

ANBIETER: Rev'it, Telefon 0 08 00/73 84 86 38, www.revit.eu; **PREIS JACKE/HOSE/SET:** 329,99/229,99/559,98 Euro; **GRÖSSEN:** S bis XYL, Hose in Kurz- und Langgrößen erhältlich; **FARBEN:** Schwarz/Rot, Schwarz/Weiß, Silber/Rot; **GEWICHT (IN GR. L):** 3,7 Kilogramm; **MATERIALIEN:** Außengewebe aus Polyamid/Polyester/Elastan, Futterstoff und herausnehmbares Thermo-Inlay aus Polyester; **KLIMAMEMBRAN:** Hydratex; **HERSTELLUNGSLAND:** Vietnam

MOTORRAD testsieger

↑PLUS

Sehr guter Nässeschutz; Jacke und Hose mit hervorragender Belüftungsfunktion; eng anliegender Kragen mit Verstellleiste und Extra-Belüftungsstellung; sportlich-knackiger Sitz mit top positionierten Gelenkprotektoren; Hüftprotektoren inklusive; auffällige Reflektoren; wasserdichte Hosentaschen

↓MINUS

Rücken ohne CE-Protektor; Jacken-Außentaschen nicht wasserdicht

→FAZIT

Chapeau, diese Kombi ist wie gemacht für sportliches Landstraßen-Surfen in allen Wetterlagen. Die Protektoren sitzen wie maßgeschneidert – allerdings muss der Rücken mit CE-konformem Schutz extra nachgerüstet werden.

MOTORRAD Urteil: SEHR GUT

MOTORRAD kauftipp | Difi Laguna Seca 2/Titan | GUT | Setpreis 459,90 Euro

Heft 19/2015, Produkttest Schraubendreher

FELO KREUZSCHLITZ/SCHLITZ



ANBIETER: Felo, Tel. 0 66 92/8 80, www.felo.com; **MODELLE:** Ergonic 412/Ergonic 410 (Kreuzschlitz/Schlitz); **GRÖSSEN:** PH 2 x 100/6,5 x 1,2 x 125 (Kreuzschlitz/Schlitz lt. Anbieter); **GEWICHT:** 102/106 g (Kreuzschlitz/Schlitz gewogen); **PREIS:** 9,28/9,04 Euro (Kreuzschlitz/Schlitz), gekauft bei: Hahn + Kolb, Ludwigsburg; **HERSTELLUNGSLAND:** Deutschland; **AUSSTATTUNG:** minimal magnetisierte Spitze (Schlitz), Antrieb für Maul-/Ringschlüssel (Kreuzschlitz/Schlitz), Aufhängeloch (Kreuzschlitz/Schlitz);

MASSHALTIGKEIT: keine Abweichung Kreuzschlitz-Spitze (2,26 mm; lt. Norm 2,26 bis 2,31 mm zulässig), keine Abweichung Schlitz-Breite (6,43 mm; lt. Norm 6,14 bis 6,50 mm zulässig), keine Abweichung Schlitz-Dicke (1,18 mm; lt. Norm 1,16 bis 1,26 mm zulässig);

HÄRTEPRÜFUNG: Kreuzschlitz bestanden (54 HRC; lt. Norm minimal 54 HRC), Schlitz bestanden (50 HRC; lt. Norm minimal 50 HRC);

VERDREHPRÜFUNG: Kreuzschlitz bestanden (Bruch bei 11,62 Nm; lt. Norm minimal 8,20 Nm), Schlitz bestanden (Bruch bei 10,36 Nm; lt. Norm minimal 9,40 Nm);

WERKSTATT-PRAXIS: sehr handlicher Mehrkomponenten-Griff, gute bis sehr gute Griffigkeit, guter Abrollschutz, gute Ausstattung

→FAZIT

Volle Punktzahl bei allen Laborprüfungen, ein überzeugender Auftritt in der Werkstatt und als Sahnehäubchen ein „Made in Germany" zum fairen Preis – da ist das „Sehr gut" nur noch reine Formsache, und unterm Strich langt's sogar für den Testsieg.

MOTORRAD Urteil: SEHR GUT

MOTORRAD kauftipp | Wisent Kreuzschlitz/Schlitz | SEHR GUT | 5,75/5,95 Euro

Heft 2/2015, Produkttest Motorrad-Onlineshops

DETLEV LOUIS WWW.LOUIS.DE



KAUFATMOSPHÄRE: Neben der großen Vielfalt an Eigenmarken findet man im Onlineshop auch viele Produkte von etablierten und trendigen Marken wie Alpinestars oder Rev'it. Stöbern nach Klamotten, Helmen und technischem Zubehör macht Spaß, weil die Shop-Seiten klar strukturiert sind. Sonderangebote werden deklariert, Produktinfos und -darstellungen (teilweise mit 360-Grad-Ansichten) helfen bei der Kaufentscheidung.
ZAHLUNGSMODALITÄTEN: Rechnung, Paypal, Nachnahme (4,20 Euro + Übermittlungsentgelt Post 2 Euro), Kreditkarte (Master, Visa, Amex, Diners), Ratenkauf/Finanzierung (ab 199 Euro); Österreich und Schweiz auch Vorkasse, aber keine Nachnahme.

KUNDENSERVICE: Die Mailanfragen wurden zwar schnell, aber auch sehr dürftig mit dem Hinweis auf den Besuch einer der Filialen erwidert. Enttäuschend. Am 24-Stunden-Bestelltelefon (grandios!) bügeln die Mitarbeiter den Service-Fauxpas jedoch wieder aus. Zwar las die Dame nur aus dem auf der Website frei verfügbaren Materiallexikon und den Größentabellen vor, beantwortete die Fragen aber zu 100 Prozent richtig. Klasse!
VERSAND: Übliche Versandgebühr, superschnelle Lieferung, flotte und reibungslose Retourenabwicklung. Vorbildliche Serviceleistung. Super!

→FAZIT

Louis, Deutschlands größter Onlineshop für Motorradbekleidung und -zubehör, behauptet sich als Platzhirsch mit ordentlicher Lieferung sowie erstklassigem Kundenservice. Selbst die recht schwache Beratung per Mail trübt das Top-Ergebnis kaum.

MOTORRAD Urteil: SEHR GUT

MOTORRAD top-shop | www.polo-motorrad.de | SEHR GUT

Heft 9/2015, Produkttest wasserdichte Sportstiefel

ALPINESTARS S-MX 6 GTX

ANBIETER: Alpinestars, Telefon 00 39/04 23/52 86 (Italien), www.alpinestars.com; Preis: 279,95 Euro; Größen: 36 bis 50; Schafthöhe*: 34 cm; Gewicht*: 942 g; Klimamembran: Gore-Tex

↑PLUS
Einstieg und generelle Handhabung einfach, Klettleisten mit guter Überdeckung; sehr guter Schutz durch torsionssteife Konstruktion, Ferse fest eingebettet; bequem auch bei längeren Fußwegen; gute Passform mit breiter Zehenbox, feinfühlig beim Bremsen, klasse Griff auf Rasten; Nässetest bestanden

↓MINUS
Schienbeinschutz deckt nicht tief genug ab; im Mittelfußbereich etwas zu viel Spiel

MOTORRAD testsieger

→FAZIT
Trotz etwas liebloser Kunstlederanmutung bietet der teure Alpinestars S-MX 6 Gore-Tex einen klasse Gegenwert: sehr sicher, knackig sitzend, aber super bequem und wasserdicht. Top!

MOTORRAD Urteil: SEHR GUT

MOTORRAD kauftipp	DIFI Arrow Aerotex	GUT	179,95 Euro

*gemessen in Größe 44

Heft 10/2015, Produkttest wasserdichte Allround-Handschuhe

ALPINESTARS VEGA DRYSTAR

ANBIETER: Alpinestars, Tel. 00 39/04 23/52 86 (Italien), www.alpinestars.com; **PREIS:** 99,95 Euro; **GRÖSSEN:** S bis 3XL; **FARBEN:** Schwarz, Schwarz/Gelb; **MATERIALIEN:** Außenhand aus Polyester/Rinds-/Ziegen-/Kunstleder/Neopren/PU, Futter aus Polyester; **KLIMAMEMBRAN:** Drystar; **GEWICHT:** 254 Gramm pro Paar (Gr. L); **HERSTELLUNGSLAND:** China

↑PLUS
Sehr gutes Griffgefühl; geschmeidiges Handling; sehr guter Abstreifschutz; wasserdicht

↓MINUS
Enger Einstieg, schwer auszuziehen

MOTORRAD testsieger

→FAZIT
Top-Allrounder von Alpinestars. Sitzt bombenfest, bietet viel Komfort, schützt an kühlen und vor allem an nassen Tagen.

MOTORRAD Urteil: SEHR GUT

 MOTORRAD kauftipp	Büse Summerrain	GUT	99 Euro
MOTORRAD kauftipp	Modeka Tacoma	GUT	64,90 Euro

GRIP, GRIP, HURRA

Satte Haftung in Kurven, souveräner Halt bei Nässe. Klar ist: Mit falschen Reifen macht Motorradfahren nur halb so viel Spass. Durch ein aufwändiges Testverfahren kürt MOTORRAD jedes Jahr die besten Gummis aus dem vielfältigen Programm der Reifenhersteller. In dieser Übersicht: sechs Tourenreifen für Kilometer-Fresser und neun Enduroreifen für die GS-Klasse.

TOUREN-REIFEN

BRIDGESTONE
BATTLAX T 30 EVO



GEWICHT: vorne 4,3 kg, hinten 6,7 kg
HERSTELLUNGSLAND: Japan
INFOS/FREIGABEN: Bridgestone Deutschland, Tel. 0 61 72/40 81 73, www.bridgestone-mc.de

→FAZIT
Bridgestones T 30 Evo ist ein unauffälliger Allrounder zum Kilometerfressen. Dazu passt seine erstklassige Stabilität bei voller Beladung. Bei Agilität und Nassperformance eher zweite Wahl.

MOTORRAD Urteil: Platz 4 — 421 Punkte

CONTINENTAL
ROAD ATTACK 2 GT



GEWICHT: vorne 4,3 kg, hinten 7,0 kg
HERSTELLUNGSLAND: Deutschland
INFOS/FREIGABEN: Continental Reifen, Tel. 05 11/9 38 01, www.conti-moto.de

→FAZIT
Auch die GT-Version des Conti Road Attack 2 zaubert sportlichen Tourenfahrern ein breites Grinsen ins Gesicht. Auf nasser Straße gehen die Mundwinkel dafür aber mächtig nach unten.

MOTORRAD Urteil: Platz 6 — 395 Punkte

DUNLOP
ROADSMART II



GEWICHT: vorne 4,4 kg, hinten 7,1 kg
HERSTELLUNGSLAND: Frankreich
INFOS/FREIGABEN: Goodyear Dunlop Tires Germany, Tel. 0 61 81/68 01, www.dunlop.de

→FAZIT
Vollgasjunkies, die ihren schweren Tourer mit voller Beladung über die Autobahn steuern, werden mit dem Roadsmart II zufrieden sein. Für knackigen Landstraßenspaß gibt es Bessere.

MOTORRAD Urteil: Platz 5 — 403 Punkte

METZELER
ROADTEC Z8 INTERACT

MOTORRAD testsieger



GEWICHT: vorne 4,4 kg, hinten 7,2 kg
SPEZIFIKATIONEN: vorne „M", hinten „O"
HERSTELLUNGSLAND: Deutschland
INFOS/FREIGABEN: Pirelli Deutschland, Tel. 0 89/14 90 83 02, www.metzelermoto.de

→FAZIT
Die Metzeler-Mischung macht's möglich. Top-Performance auf der Landstraße, dazu klasse Fahreigenschaften bei Regen, gekrönt vom geringsten Verschleiß im Test. So sehen Sieger aus.

MOTORRAD Urteil: Platz 1 — 432 Punkte

MICHELIN
PILOT ROAD 4 GT



GEWICHT: vorne 4,3 kg, hinten 6,5 kg
HERSTELLUNGSLAND: Spanien
INFOS/FREIGABEN: Michelin Reifenwerke, Tel. 07 21/53 00, motorrad.michelin.de

→FAZIT
In der Summe schafft es Michelins GT-Version des Road 4 auf Platz zwei. Doch Landstraßenfans wird der GT-Reifen nicht überzeugen. Eher Allwetterfahrer, für die auch Laufleistung zählt.

MOTORRAD Urteil: Platz 2 — 424 Punkte

PIRELLI
ANGEL GT



GEWICHT: vorne 4,2 kg, hinten 7,2 kg
SPEZIFIKATION: hinten „A"
HERSTELLUNGSLAND: Deutschland
INFOS/FREIGABEN: Pirelli Deutschland, Tel. 0 61 63/7 10, www.pirellimoto.de

→FAZIT
2-3-2-5 macht in Summe dieser Testkonstellation Platz zwei für den Pirelli Angel GT. Eine erstklassige Wahl für sportliche Tourenfans, denen der Reifenverschleiß relativ schnuppe ist.

MOTORRAD Urteil: Platz 2 — 424 Punkte



CONTINENTAL
TRAIL ATTACK 2



GEWICHT: vorne 4,9 kg, hinten 7,1 kg
SPEZIFIKATION: vorne „Z“
HERSTELLUNGSLAND: Deutschland
INFOS/FREIGABEN: Continental Reifen, Tel. 05 11/9 38 01, www.conti-moto.de

→FAZIT

Conti baut auch im Endurosegment mit dem Trail Attack 2 einen tollen Landstraßenreifen. Bei schnellen Reiseetappen mangelt es aber an Stabilität, bei Regen fehlt Grip und damit Vertrauen.

MOTORRAD
Urteil: Platz 4 207 Punkte

DUNLOP
TRAILSMART



GEWICHT: vorne 5,2 kg, hinten 7,6 kg
HERSTELLUNGSLAND: Frankreich
INFOS/FREIGABEN: Goodyear Dunlop Tires Germany, Tel. 0 61 81/68 01, www.dunlop.de

→FAZIT

Der Newcomer von Dunlop startet mit tollen Fahrleistungen in seine erste Saison. Auf Landstraßen überzeugen die sportlichen Qualitäten des Trailsmart, bei Regen sein starker Grip.

MOTORRAD
Urteil: Platz 2 222 Punkte

METZELER
TOURANCE NEXT



GEWICHT: vorne 5,1 kg, hinten 7,2 kg
HERSTELLUNGSLAND: Deutschland
INFOS/FREIGABEN: Pirelli Deutschland, Tel. 0 89/14 90 83 02, www.metzelermoto.de

→FAZIT

Der Metzeler ist und bleibt der Allrounder unter den Enduroreifen. Wer auf absolute Neutralität, hohe Stabilität und solide Regentauglichkeit steht, greift zum Metzeler Tourance Next.

MOTORRAD
Urteil: Platz 3 221 Punkte

MICHELIN
ANAKEE III



GEWICHT: vorne 5,6 kg, hinten 6,9 kg
HERSTELLUNGSLAND: Thailand
INFOS/FREIGABEN: Michelin Reifenwerke, Tel. 07 21/53 00, motorrad.michelin.de

→FAZIT

Fahren wie auf Schienen. Wer seine Reiseenduro im ICE-Tempo durchs Land treibt, kann mit dem Michelin glücklich werden. Kurven, noch dazu verregnete, sollte man vom Fahrplan streichen.

MOTORRAD
Urteil: Platz 5 203 Punkte

PIRELLI
SCORPION TRAIL II

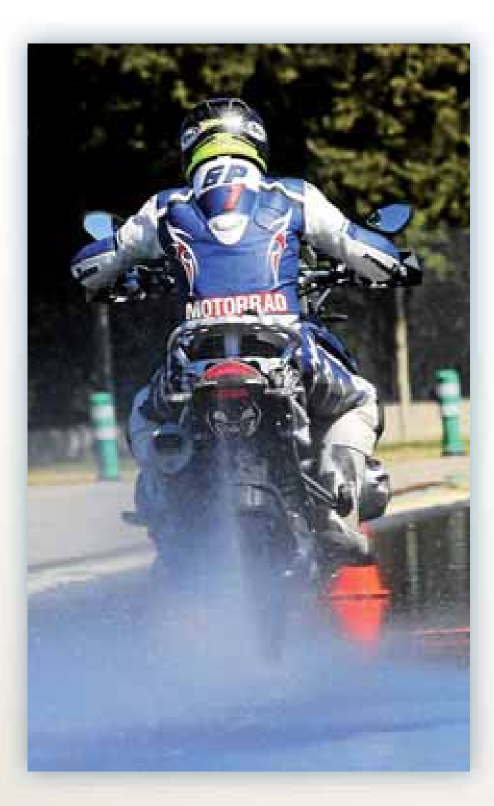
MOTORRAD testsieger

GEWICHT: vorne 5,3 kg, hinten 7,2 kg
HERSTELLUNGSLAND: Deutschland
INFOS/FREIGABEN: Pirelli Deutschland, Tel. 0 61 63/7 10, www.pirellimoto.de

→FAZIT

Wow, dieser Einstand ist gelungen. Pirellis neue Sohle für die GS-Klasse kann im Dynamikmodus nicht besser sein. Top-Landstraßenperformance und dazu diese irre Show im Regen. Salute!

MOTORRAD
Urteil: Platz 1 231 Punkte



KONZEPTVERGLEICH ENDURO-REIFEN

SO TESTET MOTORRAD

Der Reifentest zählt zu den aufwändigsten Tests im Redaktionsalltag von MOTORRAD. Besonders, wenn für jeweils eine Gattung die Verschleißanalyse auf dem Plan steht. Denn dazu muss pro Reifenpaarung ein exakt typgleiches Motorrad im Konvoi auf eine mehrere tausend Kilometer lange Testrunde geschickt werden. Ansonsten wären die Ergebnisse nicht vergleichbar. Bei den anschließenden Funktionstests, die auf nasser und trockener Fahrbahn absolviert werden, geht es vor allem um diese Punkte:

Handlichkeit
Benötigte Lenkkraft, um die Maschine in Schräglage zu bringen oder sie in Wechselkurven auf Linie zu halten.

Lenkpräzision
Test in unterschiedlich schnellen Passagen mit komplizierten Kurvenradien. Gibt Auskunft darüber, ob das Motorrad dem gewünschten Kurs folgt oder deutliche Linienkorrekturen erforderlich sind.

Kurvenstabilität/Sozius
Stabilität in (Wechsel-)Kurven und bei Bodenwellen. Wird in unterschiedlichen Modi (solo/mit Sozius) in großer Schräglage beim Beschleunigen getestet, in der sich Reifen regelrecht aufschaukeln können.

Haftung in Schräglage
Seitenführung in maximaler Schräglage auf nassem und trockenem Asphalt. Eine Gratwanderung, die nur auf abgesperrter Strecke möglich ist.

Haftung beim Beschleunigen
Seitenführung und Kraftübertragung in unterschiedlich schnellen Kurven. Wird bei Nässe und Trockenheit getestet.

Geradeauslaufstabilität
Highspeed auf der Autobahn. Bleibt das Motorrad stabil auf Kurs, oder stört Pendeln die Fahrt?

Grenzbereichverhalten
Beherrschbarkeit des Reifens im Grenzbereich der Haftung. Der Test wird sowohl auf nasser als auch auf trockener Strecke durchgeführt.

Aufstellmoment
Beim Bremsen in Schräglage richtet sich das Motorrad je nach Verzögerung und Reifenkontur unterschiedlich auf. Diese Reaktion muss vom Fahrer mit einer Gegenkraft (Drücken) am kurveninneren Lenkerende ausgeglichen werden.

CONTINENTAL
TKC 70

MOTORRAD kauftipp ALLTAG/GELÄNDE



GEWICHT: vorne 5,0 kg, hinten 7,6 kg
HERSTELLUNGSLAND: Deutschland
INFOS/FREIGABEN: Continental Reifen, Tel. 05 11/9 38 01, www.conti-moto.de

→FAZIT
In Sachen Stabilität muss sich der TKC 70 klar hinter Trailsmart und Road 4 Trail einordnen. Wer aber einen tollen Mix aus Straßen- und Geländeperformance wünscht, greift zu diesem Conti.

MOTORRAD Urteil: Platz 3 244 Punkte

CONTINENTAL
TKC 80



GEWICHT: vorne 4,6 kg, hinten 6,6 kg
HERSTELLUNGSLAND: Südkorea
INFOS/FREIGABEN: Continental Reifen, Tel. 05 11/9 38 01, www.conti-moto.de

→FAZIT
Der Reifen für den Barney Geröllheimer unter den GS-Fahrern. Im Offroad-Himmel ist der TKC 80 auch nach 30 Jahren noch taufrisch. Auf potenten Großenduros im Straßenbetrieb: Finger weg!

MOTORRAD Urteil: Platz 5 165 Punkte

DUNLOP
TRAILSMART

MOTORRAD kauftipp ALLTAG/STRASSE



GEWICHT: vorne 5,2 kg, hinten 7,6 kg
HERSTELLUNGSLAND: Frankreich
INFOS/FREIGABEN: Goodyear Dunlop Tires Germany, Tel. 0 61 81/68 01, www.dunlop.de

→FAZIT
Gemessen an dem, was moderne Großenduros mittlerweile an Leistung (und Gewicht) auf die Straße bringen, liefert der Trailsmart den adäquaten Felgenbesatz. Beste Wahl für den GS-Alltag.

MOTORRAD Urteil: Platz 1 249 Punkte



METZELER
KAROO 3



GEWICHT: vorne 5,2 kg, hinten 6,8 kg
HERSTELLUNGSLAND: Brasilien
INFOS/FREIGABEN: Pirelli Deutschland, Tel. 0 89/14 90 83 02, www.metzelermoto.de

→FAZIT
Nicht Fisch, nicht Fleisch. Metzelers Grobstoller kann sich in diesem Konzeptvergleich nicht wirklich profilieren. Im Gelände ist der TKC 80 besser, und auf der Straße bleibt er zu verhalten.

MOTORRAD Urteil: Platz 4 179 Punkte

MICHELIN
PILOT ROAD 4 TRAIL



GEWICHT: vorne 5,2 kg, hinten 6,4 kg
HERSTELLUNGSLAND: Spanien
INFOS/FREIGABEN: Michelin Reifenwerke, Tel. 07 21/53 00, motorrad.michelin.de

→FAZIT
Der Road 4 ist auch als Trail-Version ein klarer Fall für die Straße. Wer nur onroad unterwegs ist, kann ihn bedenkenlos aufziehen. Wenn man noch eine Offroad-Option haben will, eher nicht.

MOTORRAD Urteil: Platz 2 248 Punkte

Adressen

Hersteller Importeure Händler Spezialisten

ÜBERSICHT

MOTORRÄDER, 125ER, 50ER, ROLLER

AJP
Importeur Deutschland
Crossover Cycles
57462 Olpe
Telefon 0 27 61/6 65 13
www.crossover-cycles.de
www.ajpmotos.pt

APRILIA
Importeur Deutschland
Piaggio Deutschland GmbH
40589 Düsseldorf
Telefon 02 11/17 52 20
www.aprilia.de

A.T.U
Vertrieb Deutschland Motorroller
Autoteile Unger GmbH & Co. KG
92637 Weiden/Oberpfalz
Telefon 09 61/3 06-0
info@de.atu.eu; www.atu.de

BEELINE
Importeur Deutschland
Hans Leeb GmbH
A-9400 Wolfsberg
ooffice@leeb-motor.com
www.beeline-motor.de

BENELLI
Importeur Deutschland und Österreich
KSR Group GmbH
A-3500 Krems
Telefon 00 43/27 32/74 74 70
www.ksr-group.com
Importeur Roller Deutschland
Karcher Motorrad GmbH
75217 Birkenfeld
Telefon 0 70 82/92 54 41
info@karcher-products.com
www.benelli-motorrad.de

BETA
Werksvertretung Deutschland
Betamotor SpA Referat Deutschland
69436 Schönbrunn
Telefon 0 62 72/92 08-0
info@betamotor.com
www.betamotor.com

BIMOTA
Hersteller
Bimota SPA
I-47924 Rimini
Telefon 00 39/05 41/39 11 15
info@bimota.it; www.bimota.it

BLATA
Minibikes Importeur Deutschland
Kuster Blata Import
NL-7483 PH Haaksbergen
Telefon 00 31/53/5 74 14 08
www.blata-import.nl

BMW
Hersteller
BMW Motorrad Direct
80788 München
Telefon 0 89/1 25 01 62 00
www.bmw-motorrad.de

BOROSSI
Importeur Deutschland
Borossi Motors Ltd.
21256 Handeloh
Telefon 0 41 88/4444-772
www.borossi.com

BOSS HOSS
Importeur Deutschland
Boss Hoss Cycles GmbH
50354 Hürth-Knapsack
Telefon 0 22 33/71 41 88
www.bosshosscycles.de

BROOK
Importeur Deutschland
Brandy Motorcycles
74673 Berndshofen
Telefon 0 79 38/9 92 06 00
www.brandys-motorcycles.de
www.brook-motorcycles.com

CAN AM
Importeur Deutschland
BRP Germany GmbH
40724 Hilden
Telefon 0 21 03/96 06 80
www.can-am.brp.com

CCM
Importeur Deutschland
Thomas Scholz
Der Motorrad-Laden
38855 Wernigerode OT Benzingerode
Telefon 0 39 43/24 83 69
www.ccm-gp450.de

CF MOTO
Importeur Deutschland und Österreich
KSR Group GmbH
A-3500 Krems
Telefon 00 43/27 32/74 74 70
office@ksr-group.com
www.cf-moto.eu

DAELIM
Importeur Deutschland
Hans Leeb Zweirad Handel GmbH
A-9400 Wolfsberg
Telefon 00 43/43 52/41 94
www.daelim-motor.com

DERBI
Importeur Deutschland
Piaggio Deutschland GmbH
40589 Düsseldorf
Telefon 02 11/17 52 20

DI BLASI
Importeur Deutschland
Lanz GmbH
89198 Westerstetten
Telefon 0 73 48/9 82 08 45
info@lanztec.de; www.lanztec.de

DUCATI
Importeur Deutschland
Ducati Motor Deutschland GmbH
50996 Köln-Rodenkirchen
Telefon 0 22 36/39 12-0
info@ducati.de; www.ducati.de

EBR
Bikes of Dream
26655 Westerstede/Ocholt
Telefon 0 44 09/9 72 66 78
www.bikesofdream.de
EBR Motorcycles Dresden
01744 Dippoldiswalde
Telefon 0 35 04/61 55 17
www.ebr-dresden.de
Gerhard Mörk Motorradzentrum
71229 Leonberg
Telefon 0 71 52/93 90 30
www.gerhardmoerk.de
Zweirad Lacherbauer
Inhaber Alfred Barth
82140 Olching/Neu-Esting
Telefon 0 81 42/1 57 61
www.lacherbauer.de

ECM
Importeur Deutschland
Automarkt im Odenwald GmbH
Eppella City Mobile Deutschland
69509 Mörlenbach
Telefon 0 62 55/3 00 30
www.eppella-citymobile.de

E-MAX
Importeur Deutschland
E-tropolis GmbH
28816 Stuhr-Brinkum
Telefon 04 21/17 20 01 10
info@e-tropolis.de
www.e-tropolis.de

ENMOTO
Importeur Deutschland und Österreich
EnMoto GmbH
A-8054 Graz
Telefon 00 43/03 16/71 10 44 13
info@enmoto.at; www.enmoto.at

EVT
Importeur Deutschland
EVT GmbH
74613 Öhringen
Telefon 0 79 41/6 48 15 39
info@evt-scooter.de
www.evt-scooter.de

GAS GAS
Importeur Deutschland
März Motorradhandel GmbH
76275 Ettlingen
Telefon 0 71 43/5 93 00
info@maerz.biz; www.gasgas.eu
www.gasgasmotos.es

GILERA
Importeur Deutschland
Piaggio Deutschland GmbH
40589 Düsseldorf
Telefon 02 11/17 52 20
www.gilera.de

GRC
Minibikes, Hersteller
GRC-Moto S.R.L.
I-22060 Figino Serenza
Telefon 00 39/0 31/78 21 73
grcmoto@grcmoto.com
www.grcmoto.com

HARLEY-DAVIDSON
Importeur Deutschland und Österreich
Harley-Davidson GmbH
63263 Neu-Isenburg
Telefon 01 80/3 00 13 40
www.harley-davidson.de

HONDA
Niederlassung Deutschland
Honda Deutschland
Niederlassung der
Honda Motor Europe Ltd.
60314 Frankfurt
Telefon 0 69/83 00 60
www.honda.de

HOREX
Hersteller
Horex GmbH
86899 Landsberg/Lech
www.horex.com

HUSQVARNA
Hersteller
Husqvarna Motorcycles GmbH
A-5230 Mattighofen
Telefon 00 43/77 42/60 00-0
www.husqvarna-motorcycles.com
Importeur Deutschland
Husqvarna Motorcycles GmbH
92289 Ursensollen
Telefon 0 96 28/92 11-0
Importeur Deutschland
Moto-Sport Handels AG
83301 Traunreut
Telefon 0 86 69/8 66-0
info@mshag.com
www.husqvarna-motorrad.de

HYOSUNG
Importeur Deutschland
MSA GmbH
92637 Weiden
Telefon 09 61/38 85-0
info@hyosung-motors.de
www.hyosung-motors.de

INDIAN MOTORCYCLE
Importeur Deutschland und Österreich
Polaris Germany GmbH
64347 Griesheim
Telefon 0 61 55/66 73 64
indian.germany@polaris.com
www.indianmotorcycle.de

INNOSCOOTER
Importeur Deutschland
Haug & Luithle GmbH
71665 Vaihingen-Gündelbach
Telefon 0 70 42/81 00 73
info@innoscooter.de
www.innoscooter.de

JOHNNY PAG
Importeur Deutschland
MR-Mototeam Ltd. Motordistribution
65614 Beselich
Telefon 0 64 84/7 08 49 98
www.johnnypagmotors.de

JOTAGAS
Importeur Deutschland
Schick GmbH
A-6130 Schwaz
Telefon +43/52 42/7 16 82
www.jotagas.at

JUNAK
Importeur Deutschland
MR-Mototeam Ltd. Motordistribution
65614 Beselich
Telefon 0 64 84/7 08 49 98
www.junakmotor.de

KAWASAKI
Importeur Deutschland
Kawasaki Motors Europe N.V.
Niederlassung Deutschland
61381 Friedrichsdorf
Telefon 0 61 72/7 34-0
www.kawasaki.de

KEEWAY
Importeur Deutschland
Karcher AG
75217 Birkenfeld
Telefon 07082/92540
www.keeway.de

KREIDLER
Importeur Deutschland
Kreidler Europe Motor GmbH
Lindenstraße 50
33378 Rheda-Wiedenbrück
Telefon 0 52 42/41 08-9 35
info@kreidler.com; www.kreidler.com

KTM
Importeur Deutschland
KTM Sportmotorcycle
Deutschland GmbH
92289 Ursensollen
Telefon 0 96 28/92 11-0
www.ktm.de

KSR-MOTO
Hersteller und Vertrieb Deutschland und Österreich
KSR Group GmbH
A-3500 Krems
Telefon 00 43/27 32/74 74 70
office@ksr-group.com
www.ksr-group.com

KYMCO
Importeur Deutschland
MSA GmbH
92637 Weiden
Telefon 09 61/38 85-0
info@kymco.de; www.kymco.de

LAMBRETTA
Vertrieb Deutschland und Österreich
KSR Group GmbH
A-3500 Krems
Telefon 00 43/27 32/74 74 70
office@ksr-group.com
www.lambrettascooter.eu

LEM-MOTOR
Importeur Deutschland
HGS-Racing - Harald Glöggler
Sportmotorräder
73312 Geislingen
Telefon 0 73 31/6 07 07
hgs-racing@t-online.de
www.lemmotor.de

LEONART
Importeur Deutschland
MR-Mototeam Ltd. Motordistribution
65614 Beselich
Telefon 0 64 84/7 08 49 98
www.leonartmoto.de

LIFAN
Importeur Deutschland
Lehmann Handelsgesellschaft mbH
22848 Norderstedt
Telefon 0 40/52 87 81 93
info@lehmann-bikes.de
www.lifan.de

LML
Importeur Österreich
KSR Group GmbH
A-3500 Krems
Telefon 00 43/27 32/74 74 70
office@ksr-group.com
www.lml-scooter.eu

LUXXON
Importeur Deutschland
Handelsvertretung Marc Sandforth
45147 Essen
Telefon 02 02/2 62 11 83
info@handelsvertretung-sandforth.de; www.handelsvertretung-sandforth.de

MASH
Importeur Deutschland
France Equipement
76437 Rastatt-Wintersdorf
Telefon 0 72 29/69 70 70
www.france-equipement.de

MEGELLI
Importeur Deutschland
Herkules Motor GmbH & Co. KG
34233 Fuldatal
Telefon 05 61/98 18 60
www.megelli-bikes.de

MONTESA
Importeur Deutschland
Honda Deutschland
63069 Offenbach
Telefon 0 69/83 09-0
www.honda.de

MOPEX
Service Deutschland
Wörners Teileversand
34346 Hannover
Telefon 0 55 41/9 09 82 45
info@wtv-portal.de
www.blacknroll.de

MOTO GUZZI
Importeur Deutschland
Piaggio Deutschland GmbH
40589 Düsseldorf
Telefon 02 11/17 52 20
www.motoguzzi.de

MOTO MORINI
Hersteller
Moto Morini s.r.l.
I-27020 Trivolzio (PV)
www.motomorinimotorcycle.eu

MV AGUSTA
Importeur Deutschland
MV Agusta
Assistance GmbH
53773 Hennef
Telefon 0 22 44/90 17 90
info@mvagusta.de
www.mvagusta.de

MZ
Ersatzteilvertrieb
MuZ Vertriebs GmbH
08289 Schneeberg
Telefon 0 37 72/44 09 90
info@muz.de; www.muz.de

NEANDER
Hersteller
Neander Motors AG
24143 Kiel
Telefon 04 31/70 28 22 5
www.neander-motors.com

NORTON
Importeur Schweiz
Egli Motorradtechnik AG
CH-5618 Bettwil
Telefon 00 41/56/6 67 23 60
info@egli-racing.ch
www.egli-racing.ch

OPEN CONCEPTS
Vertrieb
Hanseatische Fahrzeug
Manufaktur GmbH
25488 Holm
Telefon 0 41 03/9 02 08 77
www.quickfoot.de

Importeur Deutschland
Nonstop Motoren B. V.
5386AR Geffen/NL
Telefon +31/73/5 32 54 84
www.nonstopmotoren.com

PEGASUS
Importeur Deutschland
ZEG
50739 Köln
Telefon 02 21/1 79 59-0
www.zeg.de

PEUGEOT
Importeur Deutschland
Peugeot Motocycles
Deutschland GmbH
64546 Mörfelden-Walldorf
Telefon 0 61 05/20 93-0
pmd@peugeot-scooters.de
www.peugeot-scooters.de
www.peugeot-motocycles.fr

PGO
Importeur Deutschland
Automarkt im Odenwald GmbH
69509 Mörlenbach
Telefon 0 62 55/3 00 14
info@eppella.de
www.eppella.de

PIAGGIO
Importeur Deutschland
Piaggio Deutschland GmbH
40589 Düsseldorf
Telefon 02 11/17 52 20
www.piaggio.de

POLINI
Hersteller
Polini Motori
I-24027 Nembro (Bergamo)
Telefon 00 39/0 35/52 20 30
www.polini.com

QUADRO
Importeur Deutschland
MSA GmbH
92637 Weiden
Telefon 09 61/38 85-0
info@quadro-vehicles.de
www.quadro-vehicles.de

REDMOTO/HM HONDA
Importeur Deutschland
Motorrad Waldmann
87616 Marktoberdorf
Telefon 0 83 42/89 97 04
www.redmoto.it
www.motorrad-waldmann.de

REX
Importeur Deutschland
SI-Zweirad-Vertriebs-GmbH
33378 Rheda-Wiedenbrück
Telefon 0 52 42/41 08-0
kontakt@prophete.net
www.prophete.net

RIEJU
Importeur Deutschland
EnMoto GmbH
85435 Erding
Telefon 0 81 22/9 38 00
www.rieju.de

RIVERO
Importeur Deutschland
Demharter GmbH
89407 Dillingen
Telefon 0 90 71/58 90-0
info@demharter.de
www.rivero.biz

ROYAL ENFIELD
Importeur Deutschland und Schweiz
KSR Group GmbH
A-3500 Krems
Telefon 00 43/27 32/74 74 70
office@ksr-group.com
www.royal-enfield.info
Importeur Österreich
Congenia GmbH
A-4614 Marchtrenk
Telefon 00 43/72 43/2 15 15
office@enfield-motorcycles.at
www.enfield-motorcycles.at

SFM
Hersteller
SFM Bikes Distribution GmbH
90455 Nürnberg
Telefon 0 91 22/18 82 70
info@sfm-bikes.de
www.sfm-bikes.de

SHERCO
Importeur Deutschland Trial
Jochen Bader Motorsport
73084 Salach
Telefon 0 71 62/93 15 44
www.sherco-deutschland.de
Importeur Deutschland Enduro
ASIMO GmbH
73275 Ohmden
Telefon 01 52/53 82 34 92
www.sherco-motorrad.de
Importeur Österreich
Weichenberger Motorradhandel
A-5323 Ebenau Nr. 28
Telefon 00 43/6 64/1 05 82 29
info@trialsport.at
www.trialsport.at
www.sherco.at
Importeur Schweiz
Egli Motorradtechnik AG
CH-5618 Bettwil
Telefon 00 41/56/6 67 23 60
info@egli-racing.ch
www.egli-racing.ch

SKYTEAM
Importeur Deutschland
German Mini Biker
Uwe Mayer
87719 Mindelheim
Telefon 0 82 16/73 18 47
www.skyteam-germany.de

SOMMER
Hersteller Sommer Diesel
Sommer Motorradtechnik
91790 Bergen-Geyern
Telefon 0 91 48/9 08 59 50
sommer-enfield@t-online.de
www.motorradmanufaktur.de

SUZUKI
Importeur Deutschland
Suzuki Deutschland GmbH
64625 Bensheim
Telefon 0 62 51/57 00-0
www.globalsuzuki.com
www.suzuki.de

SYM
Importeur Deutschland
Sanyang Deutschland GmbH
64546 Mörfelden-Walldorf
Telefon 0 61 05/4 06 37 00
info@sym-motor.de
www.sym-motor.de

SWM
Importeur Deutschland
Moto-Sport Handels AG
83301 Traunreut
Telefon 0 86 69/8 66-0
info@swm-motorrad.de
www.swm-motorrad.de

TAURIS
Importeur Deutschland
EnMoto Fahrzeughandels GmbH
A-8054 Graz
Telefon 00 43/3 16/71 10 44
www.taurismoto.de

TGB
Importeur Deutschland
Hans Leeb Zweirad Handel GmbH
A-9400 Wolfsberg
Telefon 00 43/43 52/41 94
office@leeb-group.com
www.leeb-zweirad.com

TM RACING
Importeur Deutschland
Mike's bike shop
96317 Kronach
Telefon 0 92 61/6 15 76
www.mototm-racing.de
www.tmracing.it

TRIUMPH
Importeur Deutschland
Triumph Motorrad
Deutschland GmbH
61191 Rosbach v. d. Höhe
Telefon 0 60 03/8 29 09-0
www.triumphmotorcycles.de

URAL
Importeur Europa
Ural Motorcycles GmbH
A-4040 Linz
Telefon 00 43/7 24 32 15 10
office@ural.at
www.ural.cc,
www.ural.com

VAHRENKAMP
Hersteller
Team Vahrenkamp GmbH
49324 Melle
Telefon 0 54 22/4 20 80
info@teamvahrenkampmelle.de
www.vahrenkampdiesel.de

VESPA
Importeur Deutschland
Piaggio Deutschland GmbH
40589 Düsseldorf
Telefon 02 11/17 52 20
www.vespa.de

VICTORY MOTORCYCLE
Importeur Deutschland und Österreich
Polaris Germany GmbH
64347 Griesheim
victory.germany@polaris.com
www.victorymotorcycles.de

MOTORRÄDER, 125er, 50er, ROLLER; TUNING- UND SPEZIAL-MOTORRÄDER

XPA
Importeur Deutschland und Österreich
Bachner Sportmotorrad Handels-GmbH
A 3293 Lunz am See
Telefon 0 74 86/2 00 20
office@bachner-lunz.at
www.bachner-lunz.at

YAMAHA
Importeur Deutschland
Yamaha Motor Deutschland GmbH
41468 Neuss
Telefon 0 21 31/20 13-0
www.yamaha-motor.de



ZERO MOTORCYCLES
Importeur Europa
Zero Motorcycles
NL-1812 RR Alkmaar
Telefon 00 31/7 25 11 20 14
www.zeromotorcycles.com

TUNING UND SPEZIAL-MOTORRÄDER

AC SCHNITZER
Komplettumbauten und Zubehör für BMW
AC Schnitzer Motorrad-Technik
52078 Aachen
Telefon 02 41/56 88-3 00
info@ac-schnitzer.de
www.ac-schnitzer.de

AFRICAN QUEENS
Enduro-Umbauten
African Queens – Enduro Special Parts
85301 Geisenhausen
Telefon 0 84 41/1 84 42
info@africanqueens.de
www.africanqueens.de

ALPHA RACING
Komplettumbauten, Motortuning, Fahrwerkstechnik, Zubehör
Alpha Racing GmbH & Co. KG
83071 Stephanskirchen
Telefon 0 80 36/30 31 01
sales@alpharacing.com
www.alpharacing.com

ALPHA TECHNIK
Verschleißteile; Motortuning markenübergreifend; Fahrwerk, Auspuffanlagen, Zubehör, Spezialteile
Alpha Technik GmbH & Co. KG
83071 Stephanskirchen
Telefon 0 80 36/30 07-20
info@alphatechnik.de
www.alphatechnik.de

ALTZSCHNER
Komplettumbauten
Altzschner GmbH
47506 Neukirchen-Vluyn
Telefon 0 28 45/79 40 16
post@altzschner.de
www.altzschner.de

AMANN
Komplettumbauten
Amann Motorradtechnik
66802 Überherrn
Telefon 0 68 36/56 32
info@motorrad-amann.de
www.motorrad-amann.de

AME
Chopper-Umbauten
AME Chopper Products
34270 Schauenburg-Hoof
Telefon 0 56 01/9 32 00
mail@ame-chopper.de
www.ame-chopper.de

BE FASTER
Ducati-Tuning
Ralf Müller
30880 Laatzen
Telefon 05 11/87 65 58 38
ralfm@befaster.de; www.befaster.de

BENDERS ECHTE
Teile, Umbauten und Komplett-motorräder auf Basis klassischer Yamahas
76275 Ettlingen
Telefon 0 72 43/7 66 77 38
kontakt@benders-echte.de
www.benders-echte.de

BERGER MOTORSPORT
Komplettumbauten
Berger Motorsport GmbH
A-3424 Muckendorf
Telefon 00 43/22 42/7 20 33
berger@berger-motorsport.com
www.berger-motorsport.com

BIG BIKE
Komplettumbauten
Big Bike
81249 München
Telefon 0 89/89 74 58 54
bigbikemuc@hotmail.com
www.big-bike-online.de

BIG BOYS TOYS
Kohlefaser-Verkleidungsteile und Zubehör
Big Boys Toys Handelsagentur GmbH
85521 Ottobrunn
Telefon 0 89/66 54 78-0
www.bigboystoys.de

BIKERBOX
Tuning, Rennsport, Umbauten
84550 Feichten
Telefon 0 86 34/62 78 05
info@bikerbox-racing.de
www.bikerbox-racing.de

BIKE SHOP LÜCHOW
Komplettumbauten
Bike Shop Lüchow
29439 Lüchow
Telefon 0 58 41/97 40 40
motorrad@bikeshop-luechow.de
www.bikeshop-luechow.de

BIKE SIDE
Cockpitverkleidungen, Bugspoiler, Hinterradabdeckungen, Karbon-Teile, Wiseco-Tuningkolben, Tuning-Nockenwellen, Titan-Ventile, Racing-Kupplungen
bike side
76448 Durmersheim
Telefon 0 72 45/10 88 23
info@bikeside.de
www.bikeside.de

BIMBO
Streetfighter-Umbauten
Bimbo's Fighters GmbH
85123 Karlskron
Telefon 0 84 53/99 59
info@bimbos-fighter.de
www.bimbos-fighter.de

BODO SCHMIDT
Komplettumbauten
Bodo Schmidt Motorsport GmbH
66839 Schmelz
Telefon 0 68 87/9 01 00
info@bodo-schmidt.de
www.bodo-schmidt.de

BOGOLY
Komplettumbauten, Racing-verkleidungen, Fahrwerks-optimierungen
Bogoly Suzuki
A-2460 Bruckneudorf
Telefon 00 43/21 62/6 31 01
office@bogy.at; www.bogy.at

BOXENSTOP/UNO
Komplettumbauten
86179 Augsburg
Telefon 08 21/8 15 09 00
boxenstop@t-online.de
www.boxenstop-motorrad.de

BOXER-DESIGN
Umbauten und Zubehör für BMW-Motorräder
Boxer-Design GBR
88400 Biberach
Telefon 0 73 51/3 00 16 47
www.boxer-design.de

BOXER SCHMIEDE
Klassik-Umbauten für BMW-Boxer-Motorräder
Boxer Schmiede
13403 Berlin
Telefon 0 30/41 70 42 70
pr@boxerschmiede.de
www.boxerschmiede.de

BUELL BONN
Harley-Davidson/Buell-Handel und Tuning
BVH Motorrad GmbH
53119 Bonn
Telefon 0 2 28/9 45 92-0
www.buell-bonn.de

BÜSCH
Cruiser-Umbauten und -Zubehör
Büsch Motorcycle Products Vertriebs GmbH
47661 Issum
Telefon 0 28 35/44 05 70
info@motorradauspuff.de
www.motorradauspuff.de

BVZ-KTM
Enduro-Umbauten
Bert von Zitzewitz e. K. Motorradhan-del
23758 Karlshof
Telefon 0 45 28/91 50-0
info@bvz.de
www.bvz.de

CAFEMOTO
Georg Godde
45892 Gelsenkirchen
Holger Maninger
44137 Dortmund
www.cafemoto.de
info@cafemoto.de

CARBON.DE
Dymag-Räder, Verkleidungen, Fahrwerkskomponenten, Karbon-Teile
Norbert Backes Kfz-Bedarf
47506 Neukirchen-Vluyn
Telefon 0 21 57/87 24 54
info@carbon.de; www.carbon.de

CPO
Buell- und Harley-Davidson-Komplettumbauten
CPO Cycle Products GmbH
72654 Neckartenzlingen
Telefon 0 71 27/2 15 06
info@cpo-bikes.de
www.cpo-bikes.de

CSC
Charlemagne Standard Custom, Umbauteile für Harley-Davidson
52078 Aachen
Telefon 02 41/5 68 82 22
info@phoenix-motorrad.de
www.phoenix-motorrad.de

CUSTOM CHROME EUROPE
Chopper- und Custombike- und Harley-Davidson-Zubehör
Custom Chrome Europe
55459 Grolsheim
Telefon 0 67 21/4 00 70
info@customchrome.de
www.customchrome.de

DÄS MOTOTEC
Tuning für Moto Guzzi
DÄS Mototec
73577 Birkenlohe
Telefon 0 71 76/37 29
info@daes-mototec.de
www.daes-mototec.de

DEALS UND WHEELS
Individuelle Einzelanfertigungen
42553 Velbert
Telefon 02 53/4 96 97 40
info@deals-and-wheels.de
www.deals-and-wheels.de

DESMO
Ducati-Spezialist für Ein- und Zweizylinder-Ducati-Königswelle
Desmo A. Nienhagen
70736 Fellbach
Telefon 07 11/58 80 96
info@desmo.net, www.desmo.net

DIOPA
Kunststofftechnik
Diopa GFK - Richard Diopa
70180 Stuttgart
Telefon 07 11/60 45 04
info@diopa.com
www.diopa.com

DIPPOLD
Komplettumbauten für Honda
Honda Dippold
96253 Untersiemau
Telefon 0 95 65/10 88
info@dippold-racing.de
www.dippold-racing.de

DÖTSCH
Kawasaki W 650 Umbauten
Zweirad Shop Bruno Dötsch GmbH
98646 Hildburghausen
Telefon 0 36 85/70 32 12
www.zweirad-doetsch.de



DSB BERLIN
Komplettumbauten – Ducati und Aprilia Spezialist
Moto Italia GmbH
Ducati Tuning
10315 Berlin
Telefon 0 30/51 65 69 00
www.ducatiberlin.de

DSM
Design, Tuning, Technik für italienische Motorräder
Klaus Mayerhofer
73340 Amstetten
Telefon 0 73 31/6 62 62
www.dsm-ducati.de

DUCATI NIEDERRHEIN
Komplettumbauten für Ducati
Ducati Niederrhein
47608 Geldern
Telefon 0 28 31/9 49 99
info@ducati-niederrhein.de
www.ducati-niederrhein.de

DUCATI NORDHESSEN
Komplettumbauten für italieni-sche Motorräder
Erk Motorsport GmbH
34466 Wolfhagen
Telefon 0 56 92/14 35
info@erkmotorsport.de
www.erkmotorsport.de

DUCATI RHEINHESSEN
Komplettumbauten für Ducati
Tornantino GmbH
60437 Frankfurt-Kolbach
Telefon 0 61 42/17 74 80
info@ducatifrankfurt.de
www.ducatifrankfurt.de

DÜX
Harley-Tuningmotoren und -Zubehör
Michael Düx
22767 Hamburg
Telefon 0 40/43 40 37
info@duxindustries.de
www.duxindustries.de

DYNATEC
Zündsysteme, Zündspulen und Kabel
Importeur Deutschland
Micron Systems
90765 Fürth-Sack
Telefon 09 11/9 36 74-0
info@micronsystems.de
www.micronsystems.de

DYNOTEC
Komplettumbauten und Motorenoptimierung für Aprilia, Benelli und Moto Guzzi, Abstim-mung von Vergaser-und Einspritz-anlagen, Lambda-Abstimmung aller Marken
Dynotec GmbH
67592 Flörsheim-Dalsheim
Telefon 0 62 43/58 82
dynotec@t-online.de
www.dynotec.de

EDELWEISS-MOTOR SPORT
Tuning und Umbau von Boxer-BMW
Edelweiß Motorsport
45289 Essen
Telefon 02 01/36 14 99 04
www.edelweiss-motorsport.de

EGLI
Hersteller
Egli Motorradtechnik AG
CH-5618 Bettwil
Telefon 00 41/56/6 67 23 60
info@egli-racing.ch
www.egli-racing.ch
Importeur Deutschland
Michael Niemann
58644 Iserlohn
Telefon 0 23 71/2 52 92
egli-niemann@t-online.de
www.egli.de

EGU
Einzylinder-Tuning und -Komplettumbauten
EGU-Motoren & Zweiradtechnik GmbH
Uli Egetemeir
71332 Waiblingen
Telefon 0 71 51/56 18 18
info@egu-motoren.de
www.egu-motoren.de

FALLERT
Komplettumbauten für BMW
Fallert Motorrad-Technik GmbH
77855 Achern
Telefon 0 78 41/62 05-0
fallert@fallert.com
www.fallert.com

FMZ FABER
Komplettumbauten für KTM und MZ
FMZ Faber Motorradtechnik
56856 Zell
Telefon 0 65 42/51 84
ktm-faber@t-online.de
www.ktm-faber.de
www.mz-faber.de

FS
Chopper-Umbauten und -Zubehör
FS Chopperzubehör
93089 Aufhausen
Telefon 0 94 54/9 30 20
www.fs-chopper.de

FUHRMANN'S DRAG-RACING
Motortuning und Dragster-Umbauten
Fuhrmann's Drag-Racing
12277 Berlin
Telefon 0 30/6 84 86 04
info@fuhrmanns-drag-racing.de
www.fuhrmanns-drag-racing.de

GHEZZI & BRIAN
Komplettumbauten für Moto Guzzi
Hersteller
Ghezzi & Brian S.r.l.
I-23873 Missaglia (LC)
Telefon 00 39/0 39/6 02 09 55
www.ghezzi-brian.com

GHN
Zweitakt-Spezialist Schwerpunkt Suzuki RG 500, Zubehör, Ersatzteile
GHN-Racing
74248 Ellhofen
Telefon 0 71 34/32 76
info@ghn-racing.de
www.ghn-racing.de

GIMBEL
Verkleidungsbau, Zubehör und Komplettumbauten
Gimbel Auto- und Motorradtechnik GmbH
79206 Breisach
Telefon 0 76 67/70 14
www.gimbel-motorradtechnik.de

GOERZ
Tuningzubehör, Yamaha-Spezialist
Klaus Goerz
57632 Kescheid
Telefon 0 26 85/77 12
klaus@klaus-goerz.de
www.klaus-goerz.eu

GÖLZ
Zylinderschleiferei und -beschichtung, Kolben aller Art, Kurbelwellen-Instandsetzung, Bleifrei-Umrüstung, Hubraumerweiterung, Tuning, Alu-Schweißen
Christian Gölz
64646 Heppenheim
Telefon 0 62 52/49 24
info-goelz@t-online.de
www.goelz-hp.de

GRÜTER & GUT
Komplettumbauten und Tuning-Zubehör für BMW und andere Marken
Importeur Deutschland
WÜDO Motorrad
Inh.: Martina Wüstenhöfer
44329 Dortmund
Telefon 02 31/47 77 77-0
wuedo@wuedo.de
info@gg-technik.ch
www.wuedo.de
www.gg-technik.ch

HÄNSLE
Komplettumbauten und Tuning-Zubehör
Hänsle Motorradsport GmbH
77955 Ettenheim-Altdorf
Telefon 0 78 22/4 45 80
info@haensle.de
www.haensle.de

HE
Supermoto-Umbauten
HE Motorradtechnik GmbH
83395 Freilassing
Telefon 0 86 54/6 15 63
he@he-motorradtechnik.de
www.he-motorradtechnik.de

HEIM
Tuning und Zubehör für italienische Motorräder
Zweiradtechnik Heim
35649 Bischoffen-Niederweidbach
Telefon 0 64 44/18 52
info@heimracing.eu
www.heimracing.eu

HEGEMANN
Komplettumbauten für Ducati
Peter Hegemann
71384 Weinstadt-Großheppach
Telefon 0 71 51/6 04 16 76
peter@ducati-hegemann.de
www.peter-hegemann.de

HERU
Komplettumbauten und Kohlefaserteile
Heru Carbon Tec – Heinz Ruroth
56746 Kempenich
Telefon 0 26 55/96 03 77
www.heru-carbontec.de

HERTRAMPF-RACING
Komplettumbauten, Motor-tuning, Turbo-Umbauten mit TÜV
Hertrampf-Racing
48529 Nordhorn
Telefon 0 59 21/3 77 78
www.hpc-power.de
www.hertrampf-racing.com

HESS
Harley-Umbauten
Hess Motorrad AG
CH-3072 Ostermundingen
Telefon 00 41/31/9 31 88 52
info@hessmoto.ch
www.hessmoto.ch

HGS-RACING
Kinderfahrzeuge, Kindercross, Morini Franco Motori & Polini
Importeur Deutschland
HGS-Racing - Harald Glöggler
Sportmotorräder
73312 Geislingen
Telefon 0 73 31/6 07 07
hgs-racing@t-online.de
www.lemmotor.de

HOLLISTER'S
Hersteller Custom Bikes
Hollister's MotorCycles
78658 Zimmern-Horgen
Telefon 07 41/3 22 68
volker.sichler@hollisters.de
www.hollisters.de

HÖLY
Komplettumbauten
Höly GmbH
69198 Schriesheim
Telefon 0 62 03/6 06 10
verkauf@hoely.de, www.hoely.de

HOLZHAUER
Honda Komplettracer für die Rennstrecke, HRC-Teile, Motoren- und Fahrwerkstuning
Jens Holzhauer
19322 Wittenberge
Telefon 0 38 77/56 79 95 20
j.holzhauer@honda-holzhauer.de
www.honda-holzhauer.de
www.cbr-tuningshop.de

HORNIG
Zubehör für BMW-Motorräder
Motorradzubehör Hornig GmbH
93413 Cham
Tel. 0 99 71/99 66 10
info@mhornig.de
www.motorradzubehoer-hornig.de

HPC
Komplettumbauten
Motorradhandel Hertrampf
48529 Nordhorn
Telefon 0 59 21/3 77 78
info@suzukiplus.de
www.hpc-power.de

HPN
Motorradbau, Prototypenbau, Rallyeumbauten für BMW GS
HPN Motorradtechnik GmbH
84375 Seibersdorf
Telefon 0 85 71/53 00
info@hpn.de
www.hpn.de

HTMOTO
Komplettumbauten und Spezialteile für Moto Guzzi, Motorenoptimierung
H. Taborsky
52076 Aachen
Telefon 0 24 08/17 61
htmoto@arcor.de; www.htmoto.de

ILMBERGER
Carbon-Teile und Racingzubehör für zahlreiche Marken
Ilmberger Carbonparts
82041 Oberhaching
Telefon 0 89/6 13 38 93
info@ilmberger-carbon.de
www.ilmberger-carbon.de

IMT
Rennsportverkleidungen, Zweitakttuning
Inter Moto Trading GmbH
57548 Kirchen
Telefon 0 27 41/6 04 53
info@imt-racing.com
www.imt-racing.com

IOANNONI
Komplettumbauten für italienische Motorräder
Mario Ioannoni
85055 Ingolstadt
Telefon 08 41/5 22 54
ioannoni@googlemail.com
www.ioannoni-corse.com

ISRAEL
Spezialist für BMW, Motoreninstandsetzung
Motoren-Israel GmbH
56335 Neuhäusel
Telefon 0 26 20/88 00
info@motoren-israel.de
www.motoren-israel.de

JUNK DESIGN
Streetfighter-Umbauten
Junk Design
31737 Rinteln
Telefon 0 57 51/1 44 20
www.junkdesign.de

JVB-MOTO
Design-Umbauten z. B. für SR 500, Triumph-Zweizylinder
JvB-Moto
51063 Köln
Telefon 01 74/2 42 97 51
www.kedo-jvb-moto.de
www.jvb-moto.com

KAINZINGER
Komplettumbauten, Tuning, Komponenten
Kainzinger – The Tuning Company
68766 Hockenheim
Telefon 0 62 05/28 77-53/-54
info@kainzinger.com
www.kainzinger.com
www.oehlins.info

KALEX ENGINEERING
Rennsportmotorräder, Spezialteile, Komplettumbauten, Fahrwerkstechnik
Hersteller
Kalex Engineering GmbH
86399 Bobingen
Telefon 0 82 34/6 06 33 18
kontakt@kalex-engineering.de
www.kalex-engineering.de



KÄMNA
Komplettumbauten, Zubehör, Spezialteile für Aprilia, Ducati
Ducati-Aprilia-Kämna
28870 Ottersberg
Telefon 0 42 05/87 07
email@ducati-kaemna.de
www.ducati-kaemna.de

KARTHIN
Straßensport- und Supermoto-Komplettumbauten, Tuning, Sportzubehör
Karthin Rennsport
47055 Duisburg
Telefon 02 03/70 63 56
karthin-rennsport@web.de
www.karthin-rennsport.de

KEDO
Tuning-Parts und Zubehör für Yamaha Ein- und Zweizylinder XT, SR, SRX, XTZ, TDM, TRX
KEDO GmbH
22305 Hamburg
Telefon 0 40/40 40 17 02 00
info@kedo.de; www.kedo.de



KLEIN
Komplettumbauten, Tuning für Yamaha und Aprilia
Motorrad Klein GmbH
66763 Dillingen/Saar
Telefon 0 68 31/7 31 40
info@yamaha-klein.de
www.yamaha-klein.de

KRINKE
Ducati-, Benelli-, Moto Morini-Umbauten
Zweirad-Krinke
72519 Veringenstadt
Telefon 0 75 77/8 99
info@ zweirad-krinke.de
www.zweirad-krinke.de



KRÜGER & JUNGINGER
Fahrwerk- und Schwingenbau, Versatzritzel, Breitreifen-Umbau
Krüger & Junginger GmbH
73252 Lenningen
Telefon 0 70 26/51 52
info@motorradschwingen.de
www.motorradschwingen.de

TUNING- UND SPEZIAL-MOTORRÄDER

KUBIAK & MOHR
Tuning-Center, Kfz.-Werkstatt
Kubiak und Mohr
46240 Bottrop
Telefon 0 20 41/9 22 53
www.kubiak-mohr.de

KÜRYAKYN
Zubehör für Harley-Davidson Importeur Deutschland
Büsch Motorcycle
Products Vertriebs GmbH
47661 Issum
Telefon 0 28 35/44 05 70
info@motorradauspuff.de
www.motorradauspuff.de

LAAKS
Komplettumbauten
Laaks Motorrad GmbH
34281 Gudensberg
Telefon 0 56 03/9 31 70
www.laaks.de

LAZARETH
Komplettumbauten
Lazareth Auto Moto
74940 Annecy le Vieux/Frankreich
Telefon 00 33/4/50 69 88 65
www.lazareth.fr

LCW
Speziallackierungen
Lackiercenter Weyers
53474 Bad Neuenahr-Ahrweiler
Telefon 0 26 41/90 56 89
information@lcw-aw.de
www.lcw-aw.de



LKM
Motortuning
LKM Tuning Center
53343 Wachtberg-Villip/Bonn
Telefon 02 28/31 66 31
power@lkm.de, www.lkm.de

LLC
Limbächer & Limbächer Customs
70794 Filderstadt-Bernhausen
Telefon 07 11/79 73 03 22
info@limbaecher.de
www.limbaecher.de

LMC
Custombikes
Lang Motorcycles
34466 Wolfhagen
Telefon 0 56 92/9 97 10 80
info@lmc-bikes.de
www.lmc-bikes.de

LOHRIG
Ducati-Individualisierungen
Bernd Lohrig Motorräder
28857 Syke-Schnepke
Telefon 0 42 42/92 03 40
berndlohrig@ewetel.net
www.berndlohrig.de



LSL
Lenker, Rastenanlagen, Fahrwerksteile, Clubman-Umbauten
LSL-Motorradtechnik GmbH
47809 Krefeld
Telefon 0 21 51/55 59-0
www.lsl.eu

LULEB
Verkleidungsbau und Komplettumbauten
Luleb Motorräder
78467 Konstanz
Telefon 0 75 31/5 48 98
info@luleb.de, www.luleb.de

MAB POWER
Komplettumbauten
MAB Power GmbH
25524 Itzehoe
Telefon 0 48 21/8 78 71
info@mab-power.de
www.mab-power.de

MADER
Sportumbauten für BMW
Helmut Mader
Pretzener Weg 14, 85435 Erding
Telefon 0 81 22/4 82 86

MAGNI
Komplettumbauten
Hersteller
Magni
I-21017 Samarate (VA)
Telefon 00 39/03 31/23 45 44
www.magni.it

MBS
Hersteller
MBS Motorcycle GmbH
37574 Einbeck/Stroit
Telefon 0 55 65/8 59
info@mbsco.de; www.mbsco.de

MCT LOHMANN
Schaltautomaten, Bremskolbenfertigung, Tuning und Umbauten
MCT Lohmann GmbH
30851 Langenhagen
Telefon 05 11/74 42 12
info@mct-lohmann.de
www.mct-lohmann.de

M.DESIGN
Verkleidungsumbauten
M.Design
56133 Fachbach
Telefon 0 26 03/5 04 93-13
info@mdesign-studio.de
www.mdesign-studio.de

MEK
Streetfighter-Umbauten, Rahmen- und Fahrwerk-Richtbetrieb, Vmax-Spezialist
MEK – Motorrad Ehren
47918 Tönisvorst
Telefon 0 21 51/70 03 33
www.mek.biz

MENDE
Motorentuning und Komplettumbauten
Powered by Mende
31020 Salzhemmendorf
Telefon 0 51 53/96 30 01
info@powered-by-mende.de
www.powered-by-mende.de

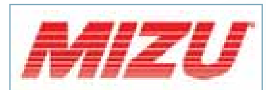
MGM-BIKES
Streetfighter-Zubehörshop
MGM-Bikes
34431 Marsberg-Meerhof
Telefon 0 29 94/3 17
kontakt@mgm-bikes.de
www.mgm-bikes.de

MICRON
Dynojet
Importeur Deutschland
Micron Systems
90765 Fürth-Sack
Telefon 09 11/9 36 74-0
info@micronsystems.de
www.micronsystems.de



MILLER CUSTOMBIKE
Komplettumbauten
Hersteller
Miller Custombike GmbH
91086 Aurachtal
Telefon 0 91 32/74 53 80
info@miller-custombike.de
www.miller-custombike.de

MILWAUKEE IRON SHOP
Harley-Tuning und -Spezialteile
Milwaukee Iron Shop
49401 Damme
Telefon 0 54 91/77 02
info@kramermis.de
www.kramermis.de



MIZU
Komplettumbauten, Bremse, Gabelbrücken, Komplettgabeln, Cartridges, Felgen, Brems- und Kupplungshebel, Fußrastenanlagen, Stahlflexleitungen, Lenkererhöhungen
MIZU Vertriebs GmbH
78247 Hilzingen
Telefon 0 77 31/90 67-0
info@mizu.de; www.mizu.de

MM PERFORMANCE
Streetfighter- und Harley-Umbauten
MM Performance
28844 Weyhe/Melchiorshausen
Telefon 04 21/80 12 70
info@mmperformance.de
www.mmperformance.de

MONOTRACER
Hersteller
PERAVES AG
Verkauf Monotracer und E-Tracer
Roger Riedener, CEO
CH-8610 Uster
Telefon/Telefax 00 41/7 92 11 11 77
www.monotracer.com

MÖRK
Komplettumbauten
Gerhard Mörk Motorradzentrum
71229 Leonberg-Höfingen
Telefon 0 71 52/93 90 30
info@gerhardmoerk.de
www.gerhardmoerk.de

MOTO BIKE SHOP
Komplettumbauten und Tuning für Honda
Moto Bike Shop Frank Jörger
77656 Offenburg
Telefon 07 81/7 77 78
info@motobike.de
www.motobike.de

MOTO FALCONE
Moto Guzzi-Spezialist für Ein- und Zweizylinder
Moto Falcone, Barbara Escher
59394 Nordkirchen
Telefon 0 25 96/6 00
info@moto-falcone.de
www.moto-falcone.de

MOTO PARTS
Vergaser, Dynojet-Vergaserkits, Einspritzanlagen, Splitfire, Fußrasten, Alu-Spezialteile
Moto Parts
47906 Kempen
Telefon 0 21 52/9 59 99 66
info@motoparts.de
www.motoparts.de

MOTORCORNER
Optisches Tuning für Yamaha und Triumph, limitierte Sonderserien
Motorcorner GmbH
73117 Wangen/Göppingen
Telefon 0 71 61/9 14 16-0
info@motorcorner.de
www.motorcorner.de

MOTORRAD-MÜLLER
Yamaha SR-/XT-Umbauten
Motorrad Müller
37688 Beverungen-Blankenau
Telefon 0 52 73/3 56 70
motorrad-mueller@t-online.de
www.motorrad-mueller.net

MOTORRADTKE
Komplettumbauten
Jörg Radtke & Partner
07548 Gera
Telefon 03 65/8 00 46 88
sales@motorradtke.de
www.motorradtke.de

MOTO THOMÉ
Komplettumbauten für Ducati
Moto Thomé
50389 Wesseling
Telefon 0 22 32/94 30 29
motothome@gmx.de

MPR
Verkleidungen, Rennhöcker, Umbauten, Kotflügel aus GFK und Kohlefaser
MPR Kunststofftechnik
53518 Adenau
Telefon 0 26 91/20 03
mprwa@aol.com
www.mpr-kohlefasertechnik.de

MR. MONKEY & DR. DAX
Tuning für Honda Monkey, Dax, SS 50 und Sachs MadAss
Nikolaus Tams
30559 Hannover
Telefon 05 11/9 52 33 57
www.monkeyshop.de

MR-MOTORRAD-TECHNIK
Ducati-Umbauten und Rastenanlagen
MR-Motorradtechnik
53909 Zülpich
Telefon 0 22 52/8 38 79 99
info@mr-motorradtechnik.de
www.mr-motorradtechnik.de

MÜLLER MOTORCYCLE AG
Komplettumbauten und Parts für Harley-Davidson
Müller Motorcycle AG
86669 Königsmoos/Klingsmoos
info@m-motorcycle.de
www.m-motorcycle.de

MÜLLER-MOTORSPORT
Komplettumbauten
Müller Motorcycle AG
79108 Freiburg
Telefon 07 61/89 12 93
info@mueller-biketuning.de
www.mueller-biketuning.de

NLC
Custombike-Komplettumbauten
No-Limit-Custom
74928 Hüffenhardt
Telefon 0 62 68/9 28 99 99
info@no-limit-custom.com
www.no-limit-custom.com

NÖLTE
Komplettumbauten
Motorrad-Nölte
14482 Potsdam
Telefon 03 31/7 48 23 86
info@motorrad-noelte.de
www.motorrad-noelte.de

O WIE M
Komplettumbauten, Motor- und Fahrwerkstuning für Ducati, Triumph und Yamaha
O wie M Motorräder
23560 Lübeck
Telefon 04 51/50 27 81-0
info@owiem.de; www.owiem.de

PACK PARTS
Komplettumbauten und Tuningteile für BMW
Pack Parts
67157 Wachenheim
Telefon 0 63 22/95 57 80
info@pack-parts.de
www.pack-parts.de

PALATINA
Triumph-Komplettumbauten
Palatina – Die Motorradwerkstatt
76829 Landau/Pfalz
Telefon 0 63 41/8 21 44
info@palatina-motorradwerkstatt.de
www.palatina-motorradwerkstatt.de

PHOENIX
Komplettumbauten, Tuning, Räder, Bremsen, Remus-Auspuffanlagen
Phoenix-Motorrad-Tuning
52078 Aachen
Telefon 02 41/56 88-2 22
info@phoenix-motorrad.de
www.phoenix-motorrad.de

PIA MOTORS
Komplettumbauten
PIA Motors GmbH & Co. KG
93059 Regensburg
Telefon 09 41/46 46 50
info@pia-motors.de
www.pia-motors.de

PIEROBON
Fahrwerke
Fat-Cat GmbH
78582 Balgheim
Telefon 0 74 24/9 31 38 99
info@fat-cat.eu
www.fat-cat.eu

POWERBIKES
Instandsetzung, Restaurierung, Individualisierung, Umbauten
Andreas Löffler
74915 Waibstadt
Telefon 07263/408649
anfragen@powerbikes-al.de
www.powerbikes-al.de

POWERBRONZE
Scheiben, Radabdeckungen, Spoiler, Carbonteile
Klaus Goerz
57632 Kescheid
Telefon 0 26 85/77 12
info@powerbronze.de
www.powerbronze.de

Q-TECH
BMW 2V-Boxertuning und Umbauten
Q-Tech Rudolf Kallenbach
32584 Löhne
Telefon 0 57 32/89 17 20
info@Q-Tech.de; www.q-tech.de

RAUL
BMW Motorrad Tuning, Raul Fahrzeugtechnik GmbH 66687 Wadern-Nunkirchen
Telefon 0 68 74/18 23 22
www.gs-power.eu
www.boxer-ventildeckel.de

REDMOTO-HONDA
Honda-Enduro-Umbauten Hersteller
RedMoto srl
I-20832 Desio (MB)
Telefon 00 39/03 62/1 90 81 18
www.redmoto.it

RENNKUH
BMW GS-Tuning
Michael Welsch
63939 Wörth am Main
Telefon 0 93 72/94 84 74
info@welsch-spezial.de
www.rennkuh.de

RF-BIKETECH
Komplettumbauten
RF-Biketech GmbH
97720 Nüdlingen
Telefon 09 71/7 85 11 97
info@rf-biketech.de
www.rf-biketech.de

RICKMAN
Komplettumbauten Importeur Deutschland
Streithoff-Motorradtechnik
28309 Bremen
Telefon 04 21/45 57 35
h.streithoff@rickman-bikes.de
www.rickman-bikes.de

RK-RACING
Komplettumbauten
Rainer Kopp
35510 Butzbach-Griedel
Telefon 0 60 33/6 06 52
rainerkopp@t-online.de
www.rk-racing.de

ROADRAGE-CYCLES
Chopper-Umbauten, Customizing, Einzelanfertigungen
Roadrage-Cycles
47574 Goch Telefon 0 28 23/21 15
info@roadrage-cycles.com
www.roadrage-cycles.com

ROCK'N'RIDE
Triumph-Umbauten und -Teile
Rock'n'Ride Bikestore
80809 München
Telefon 0 89/45 22 17-0
info@triumph-muenchen.de
www.triumph-muenchen.de

RÖMER
Komplettumbauten
Römer-Team
76767 Hagenbach
Telefon 0 72 73/32 10
info@roemerteam.de
www.roemerteam.de

ROYAL-ENFIELD
Enfield-Tuning
Jochen Sommer
91790 Bergen-Geyern
Telefon 0 91 48/9085950
sommer-enfield@t.online.de
www.royal-enfield.de

Royal-Enfield-Tuning, Sondermodelle, Gespanne
Classic Corner Horvath
A-3852 Ruders 16
Telefon 00 43/28 64/28 80
www.cch.at; www.enfield.at

RSI-PERFORMANCE MOTORSPORT

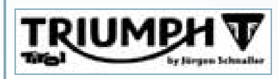
RSI PERFORMANCE
Komplettumbauten für Aprilia und Kawasaki, ECU flash
Roman Seestaller, Thomas Frankl
82549 Königsdorf
Telefon 0 81 79/4 67
info@rsi-performance.de
www.rsi-performance.de

RW SUPERBIKE-SHOP
Komplettumbauten, Tuning- und Rennsport-Spezialteile
RW Superbike-Shop
82467 Garmisch-Partenkirchen
Telefon 0 88 21/7 69 63
www.rw-superbike-shop.de

SATTLER
Motor- und Fahrwerktuning, Rennsport
Josef Sattler
84371 Triftern
Telefon 0 85 62/96 33 33
www.sattler-motorsport.de

SCHÄFER
Komplettumbauten für Suzuki
Schäfer Motorsport
66740 Saarlouis
Telefon 0 68 31/4 85 13
info@schaefer-motorsport.de
www.schaefer-motorsport.de

SCHEK
Fahrwerk- und Motorumbauten, BMW, MZ und KTM für Geländesport und Fernreise
Motorrad Schek GmbH
88239 Wangen/Allgäu
Telefon 0 75 22/97 50-0
www.motorrad-schek.de



SCHNALLER
Tuning und Umbauten
Jürgen Schnaller
A-6114 Kolsass
Telefon 00 43/52 24/6 63 33
office@schnaller.at ; ww.schnaller.at

SEEBER
Komplettumbauten für Ducati
Kather Andreas Motorradtechnik
67435 Lachen Speyerdorf
Telefon 0 63 27/5 07 04 64
info@ducati-seeber.de
www.ducati-seeber.de

SILVERNECK
Zubehör und Retro-Umbauten für Kawasaki W 650/W 800
Silverneck Classic Bike –
Martin Fischer
49163 Bohmte
Telefon 0 54 71/9 50 97 44
silverneck@aol.com
www.bonneville-shop.de
www.w650shop.de

SKM
Motorsport Komplettumbauten, Magneti-Marelli-Spezialist
SKM Motorradtechnik
48268 Greven
Telefon 0 25 71/99 57 44
info@skm-moto.de
www.skm-moto.de

Rennsportprojekte inklusive Track-Service
SKM Motors OHG
48268 Greven
Telefon 0 25 71/99 57 44
info@skm-moto.de
www.skm-moto.de

SPECIAL-BIKE-PARTS
Technisches Zubehör
special-bike-parts
78549 Spaichingen
Telefon 0 74 24/9 81 05 88
info@special-bike-parts.de
www.special-bike-parts.de

SPEED-TEC
Motortuning und Komplettumbauten
Speed-Tec GmbH
68167 Mannheim
Telefon 06 21/4 96 06 40
info@speed-tec.com
www.speed-tec.com

SPEER
Komplettumbauten für Suzuki
Motorrad Speer
72770 Reutlingen-Betzingen
Telefon 0 71 21/95 93 10
www.speer-racing.com

SPORT CONNECTION
Komplettumbauten für KTM, Voxan, Triumph
Sport Connection – Michael Stöcker
64658 Fürth/Odenwald
Telefon 0 62 53/8 64 89
info@sport-connection.de
www.sport-connection.de

SPORT EVOLUTION
Komplettumbauten
Sport Evolution
56070 Koblenz
Telefon 02 61/9 88 49 86-0
info@sport-evolution.de
www.sport-evolution.de

STAMM
Seriensport und Straßensport, Komplettumbauten, Design-Änderungen, Tuningzubehör
Michael Stamm Motorradtechnik
59227 Ahlen
Telefon 0 23 82/80 45 45
stamm@motorradshop-ahlen.de
www.motorradshop-ahlen.de



STEIN-DINSE
Tuning- und Spezialteile für Moto Guzzi und Ducati, Brembo Racing Performance, Auspuffanlagen, Karbon
Stein-Dinse GmbH
38179 Braunschweig (Schwülper)
Telefon 05 31/1 23 30 00
info@stein-dinse.com
www.stein-dinse.com

STREETBIKE
Komplettumbauten
Streetbike
34590 Wabern
Telefon 0 56 83/9 10 75
info@streetbike.de
www.streetbike.de

S-TUNING
BMW-Umbauten und Individualisierungen anderer Marken
Bernd Sterzinger
A-6166 Fulpmes
Telefon +43/52 25/6 22 81
bernd@sportshop.at
www.s-tuning.at

SUPERBIKE SCHMIEDE
Komplettumbauten alle Marken, Motortuning
Superbike Schmiede –
Harald Sveda
71554 Weissach im Tal
Telefon 0 71 91/73 28 22
info@superbikeschmiede.net
www.superbikeschmiede.net



SW-MOTECH
Schutzbügel, Motorschutz, Fußrasten und -schalthebel, Lenkerverlegung und -erhöhung, Schutzverkleidungen für Komponenten Hersteller
Ernteweg 8/10
35282 Rauschenberg
Telefon 0 64 25/8 16 80 50
info@sw-motech.com
www.sw-motech.com

TEAM BERREITER
Tuning, Umbauten, Zubehör und Fahrwerksservice für KTM- und Husaberg-Motorräder
Team Berreiter
84524 Neuötting
Telefon 0 86 71/7 15 15
teamberreiter@t-online.de
www.berreiter.de

TEAM MÉTISSE
Komplettumbauten, Motorradzubehör Hersteller
Team Métisse GmbH
38542 Leiferde
Telefon 0 53 73/9 24 07 80
info@metisse.de
www.metisse.de

TG MOTORSPORT
Supermoto-Umbauten
Thomas Greger Motorsport
95666 Mitterteich
Telefon 0 96 33/27 93
info@tg-motorsport.de
www.tg-motorsport.de

THUNDERBIKE
Harley-Tuning, Komplettumbauten, Extreme-Customzing
Thunderbike Harley-Davidson und Buell Niederrhein
46499 Hamminkeln
Telefon 0 28 52/67 77
0info@thunderbike.de
www.thunderbike.de

THURN
Techniklösungen für Honda CBR, VFR, VTR, Hornet, CB 1000 R, Crossrunner, Crosstourer, NC 700, NC750 X
Thurn-Motorsport
97801 Lohr/Main
Telefon 0 93 52/67 34
info@thurn-motorsport.de
www.thurn-motorsport.de

TM RACING
Supermoto- und Honda-Enduro-Umbauten, Husqvarna-Tuning, Offroad-Sportmotorräder
TM Racing
27753 Delmenhorst
Telefon 0 42 21/12 08 25
www.tmracing.de

TUNING- UND SPEZIAL-MOTORRÄDER; GESPANNE

TOURATECH
Enduro- und Rallye-Umbauten
Touratech AG
78078 Niederreschach
Telefon 0 77 28/92 79-0
info@touratech.de
www.touratech.de

TRINKNER
Honda-Umbauten
Achim Trinkner
74369 Löchgau
Telefon 0 71 43/8 83 02 10
www.trinkner.de

TTSL
Rennsportumbauten und -tuning
TTSL
52441 Linnich
Telefon 0 24 62/9 08 98 10
www.ttsl.de

UNO
Komplettumbauten
Uno-Motorradtechnik GmbH
Holzmannstraße 2
86473 Ziemetshausen
Telefon 0 82 84/80 94

URBAN MOTOR
Umbauten, Spezialteile, Accessoires BMW, Europäer und Besondere
Urban Motor GmbH
10317 Berlin
Telefon 0 30/23 45 69 30
info@urban-motor.de
www.urban-motor.de

VAHRENKAMP
Enfield-Tuning und Dieselmotorräder
Hersteller
Team Vahrenkamp GmbH
49324 Melle
Telefon 0 54 22/4 20 80
info@teamvahrenkampmelle.de
www.teamvahrenkampmelle.de
www.vahrenkampdiesel.de

VATER
Komplettumbauten für Suzuki
Motorrad-Vater
71149 Bondorf
Telefon 0 74 57/20 70
suzuki-vater@t-online.de
www.motorrad-vater.de

VEE TWO
Ducati-Tuning
Vee Two Australia
30966 Hemmingen
Telefon 05 11/2 34 79 44
www.veetwo.net

VH
Zahnriemenantriebe, Tiefer-/Höherlegungen
VH Motorradtechnik
26125 Oldenburg
Telefon 04 41/3 49 24
info@vh-motorradtechnik.de
www.vh-motorradtechnik.de

WARNEKE & FAUST
Harley-Umbauten und -Teile
Warneke & Faust GmbH
31535 Neustadt a. Rbge.
Telefon 0 50 32/89 22 30
kontakt@warneke-faust.com
www.warneke-faust.com

WEBER
Komplettumbauten für Kawasaki
Emil Weber Motos AG
CH-8153 Rümlang
Telefon 00 41/44/8 60 77 40
info@weber-motos.ch
www.weber-motos.ch

WEGMANN
Komplettumbauten für Suzuki
Zweirad-Sportcenter Suzuki
45665 Recklinghausen-Suderwich
Telefon 0 23 61/8 29 10
service@suzuki-wegmann.de
www.suzuki-wegmann.de

WELLBROCK
Komplettumbauten für Honda
Wellbrock & Co. GmbH
28865 Lilienthal
Telefon 0 42 98/46 55 90
info@wellbrock.com
www.wellbrock.com

WÖSSNER
Geschmiedete Hochleistungskolben, Pleuel, Dichtungen
Hersteller
Wössner GmbH
79576 Weil am Rhein
Telefon 0 76 21/95 66 49-0
info@woessner-kolben.de
www.woessner-kolben.de

WÜDO
Komplettumbauten und Zubehör für BMW
WÜDO Motorrad
Inh.: Martina Wüstenhöfer
44329 Dortmund
Telefon 02 31/47 77 77-0
wuedo@wuedo.de; www.wuedo.de

WUNDERKIND-CUSTOM
Premiumzubehör für HD-Bikes Luftfilter, Kennzeichenhalter, Gabelbrücken, Bremstechnik, Instrumentenhalter, Fußrastenanlage, Griffe, Armaturen
Eine Marke von
ABM Fahrzeugtechnik GmbH
79206 Breisach
Telefon 0 76 67/94 46-92
info@wunderkind-custom.com
www.wunderkind-custom.com



WUNDERLICH
BMW-Spezialteile, Zubehör und Komplettumbauten
Wunderlich GmbH
53489 Sinzig
Telefon 0 26 42/97 98 0
info@wunderlich.de
www.wunderlich.de

W & W CYCLES
Ersatzteile und Zubehör für Harley
W & W Cycles AG
97076 Würzburg
Telefon 09 31/2 50 61-16
sales@wwag.com; www.wwag.com

YOSHIMURA
Komplettumbauten und Tuningteile, BMC Air Filter
Importeur Deutschland
BMC GmbH
79379 Mülheim
Telefon 0 76 31/1 03 76
info@bmcairfilter.de
www.bmcairfilter.de

ZIETECH
Tuning und und Zubehör
Firma Zietech
63820 Elsenfeld
Telefon 0 60 22/2 63 19 33
info@zietech.de; www.zietech.de

ZODIAC
Herstellung und Vertrieb von Ersatz- und Tuningteilen für Harley-Davidson, Europa-Vertrieb von S&S-Motoren und Motorteilen für Chopper und Custombikes
Zodiac International B.V.
NL-3641 RM Mijdrecht
Telefon 00 31/2 97/28 86 21
sales@zodiac.nl; www.zodiac.nl
Niederlassung Deutschland
Zodiac Motorcycleproducts GmbH
Südstrasse 15, 41469 Neuss
Telefon 0 21 37/7 87 40
Telefax 0 21 37/78 74 20
zodiac-deutschland@zodiac.nl

GESPANNE

ARMEC
Importeur Deutschland
Mobec GmbH
73066 Uhingen
Telefon 0 71 61/3 21 41
mobec@t-online.de
www.mobec.de; www.armec.com

BALS
Hersteller
Heinz Bals
32423 Minden
Telefon 05 71/3 59 21
hbals@bals-bmw.de
www.bals-bmw.de

BODE
Hersteller
Gespannbau Thomas Bode
57339 Erndtebrück
Telefon 0 27 53/59 83 03
bode-sidecars@t-online.de
www.bode-sidecars.de

DÄSCHLEIN
Hersteller
Gespannbau Theo Däschlein
91572 Bechhofen
Telefon 0 98 22/75 56
info@daeschlein.de
www.daeschlein.de

EML/W-TEC
Vertrieb Deutschland
Mobec GmbH
73066 Uhingen
Telefon 0 71 61/3 21 41
mobec@t-online.de
www.mobec.de
www.emlsidecar.com
Vertrieb Deutschland
Motorrad Fassbender
Hafelstraße 246
47809 Krefeld
Telefon 0 21 51/78 79 63
Telefax 0 21 51/78 79 64

Vertrieb Deutschland
Manfred Stahmer
15913 Märkische Heide
Telefon 03 54/29 48 41
zweirad-stahmer@t-online.de
www.stahmer-nf.de
Vertrieb Österreich
Motorradtechnik Löw Gmbh
94148 Kirchham/Schambach
Telefon 0 85 33/8 19
loew@tronicplanet.de
www.seitenwagen.cc

EZS
Vertrieb Deutschland
Gespannbau Thomas Bode
57339 Erndtebrück
Telefon 0 27 53/59 83 03
bode-sidecars@t-online.de
www.bode-sidecars.de
www.ezs-sidecar.com
Vertrieb Deutschland
Römer-Team
76767 Hagenbach
Telefon 0 72 73/32 10
info@roemerteam.de
www.roemerteam.de
Vertrieb Deutschland
Müller Gespanne
24398 Brodersby
Telefon 0 46 44/8 93
info@mueller-gespanne.de
www.sauer-sidecar.de
Vertrieb Deutschland
Stern Gespannservice
Inhaber Helmut Herrmann
94315 Straubing
Telefon 0 94 21/1 80 49 51
stern@gespannservice.de
www.gespannservice.de
Vertrieb Österreich
Motorradtechnik Löw Gmbh
94148 Kirchham/Schambach
Telefon 0 85 33/8 19
loew@tronicplanet.de
www.seitenwagen.cc

GLOBE
Importeur Deutschland
Gespannbau Theo Däschlein
91572 Bechhofen
Telefon 0 98 22/75 56
info@daeschlein.de
www.daeschlein.de

HÉCHARD
Vertrieb Deutschland
Klaus Kross
85540 Haar
Telefon 0 89/46 08 95 40
info@krossline.de
www.krossline.de

HEDINGHAM
Vertrieb Deutschland
Uwe Schmidt
42653 Solingen
Telefon 02 12/58 61 60
info@ schmidt-gespannbau.de
www.schmidt-gespannbau.de

HEIGL
Hersteller
Fritz Heigl
85560 Ebersberg
Telefon 0 80 92/85 31 39
info@heigl-fritz.de
www.heigl-fritz.de

HU
Hersteller
Horst Ullrich
63688 Gedern-Wenings
Telefon 0 60 45/95 26 45
hu-sidecars@t-online.de
www.hu-sidecars.de

IDEAL
Hersteller
Ideal Seitenwagen
10997 Berlin
Telefon 0 30/6 18 62 58
info@ideal-seitenwagen.de
www.ideal-seitenwagen.de

IWAN-BIKES
Hersteller
Iwan-Bikes GmbH
85276 Pfaffenhofen an der Ilm
Telefon 0 84 41/2 79 95 08
bernhard.peintner@iwan-bikes.de
www.iwan-bikes.de

JIALING
Importeur
Achim Kindermann
31606 Warmsen
05767/1915
Fax: 05767-7267
info@kms-motorrad.de
www.kms-motorrad.de

KALICH
Hersteller
Ralph Kalich
Schwenker-Motorradgespanne
75053 Gondelsheim
Telefon 0 72 52/95 81-77
info@kalich.de; www.kalich.de

KARL SCHMID
Hersteller
Karl Schmid
86866 Mickhausen
Telefon 0 82 04/3 62
info@gespanntechnik-schmid.de
www.gespanntechnik-schmid.de

KMS
Hersteller
Achim Kindermann
31606 Warmsen
Telefon 0 57 67/19 15
info@kms-motorrad.de
www.kms-motorrad.de

KNAUS
Hersteller
Knaus-Sidecar-Technik
Andrea Knaus
73095 Albershausen
Telefon 0 71 61/35 28 90
info@knaus-sidecar-technik.com
www.knaus-sidecar-technik.com

LBS
Vertrieb Deutschland
Stern Gespannservice
Inhaber Helmut Herrmann
94315 Straubing
Telefon 0 94 21/1 80 49 51
stern@gespannservice.de
www.gespannservice.de

LEFÈVRE
Hersteller
Walter Lefèvre
35582 Wetzlar
Telefon 06 41/2 86 45
info@levefre-gespanntechnik.de
www.levefre-gespanntechnik.de

LÖW
Hersteller
Motorradtechnik Löw GmbH
94148 Kirchham/Schambach
Telefon 0 85 33/8 19
loew@tronicplanet.de
www.seitenwagen.cc

MÄRZ
Hersteller
Zweirad Technik F. März GmbH
45595 Prüm-Niederprüm
Telefon 0 65 51/44 04
f.maerz@web.de
www.gespanne-f-maerz.de

MOBEC
Hersteller
Mobec GmbH
73066 Uhingen
Telefon 0 71 61/3 21 41
mobec@t-online.de
www.mobec.de

MOTEK
Hersteller
MOTEK
91187 Röttenbach
Telefon 0 91 72/66 91 71
info@motek-gespannbau.de
www.motek-gespannbau.de

MÜLLER-GESPANNE
Hersteller
Müller-Gespanne
24398 Brodersby
Telefon 0 46 44/8 93
info@mueller-gespanne.de
www.mueller-gespanne.de

OTT
Hersteller
Michael Ott
67592 Flörsheim-Dalsheim
Telefon 0 62 43/90 87 77
info@ott-gespanne.de
www.ott-gespanne.de

RÖMER
Hersteller
Römer-Team
76767 Hagenbach
Telefon 0 72 73/32 10
info@roemerteam.de
www.roemerteam.de

RUKO
Hersteller
Ruko-Fahrzeugtechnik
72555 Metzingen
Telefon 0 71 23/16 23 40
info@ruko-fahrzeugtechnik.de
www.ruko-fahrzeugtechnik.de

SIDECON
Hersteller
Heino Gniza
31604 Raddestorf
Telefon 0 57 63/94 26 71
info@sidecon.de; www.sidecon.de

SQUIRE
Vertrieb Deutschland
Stern Gespannservice
Inhaber Helmut Hermann
94315 Straubing
Telefon 0 94 21/ 18 04 951
stern@gespannservice.de
www.gespannservice.de

STEIB
Hersteller
Motorrad Stemler GmbH
42899 Remscheid
Telefon 0 21 91/5 30 68
info@motorrad-stemler.de
www.motorrad-stemler.de

STERN
Hersteller
Stern Gespannservice
Inhaber Helmut Hermann
94315 Straubing
Telefon 0 94 21/ 18 04 951
stern@gespannservice.de
www.gespannservice.de

STOYE
Hersteller
Walter-Motorrad-Gespann-Technik
34590 Wabern-Harle
Telefon 0 56 83/72 71
www.walter-motorrad-gespanntechnik.de

TRIPTEQ
Hersteller
Tripteq
NL-7552 CL Hengelo
Telefon 00 31/74/2 43 83 76
info@tripteq.com
www.tripteq.com
Vertrieb Deutschland
MOTEK
Zeppelinstraße 46
91187 Röttenbach an der B 2
Telefon 0 91 72/66 91 71
Telefax 0 91 72/66 91 72
info@ motek-gespannbau.de
www.motek-gespannbau.de
Vertrieb Deutschland
Gespannbau Thomas Bode
57339 Erndtebrück
Telefon 0 27 53/59 83 03
bode-sidecars@t-online.de
www.bode-sidecars.de
Vertrieb Deutschland Joy-Tek Manfred Dettmers
26188 Edewecht
elefon 0 44 05/45 05
info@joy-tek.de
www.joy-tek.de
Vertrieb Deutschland und Österreich
Motorradtechnik Löw GmbH
94148 Kirchham/Schambach
Telefon 0 85 33/8 19
loew@tronicplanet.de
www.seitenwagen.cc
Vertrieb Deutschland
Uli Jacken
76836 Herxheim
Telefon 0 72 76/96 65 97
uli.jacken@t-online.de
www.uli-jacken.de

TROIKA
Hersteller
Heidenwag-Gespannbau
73614 Schorndorf
Telefon 0 71 81/7 77 05
www.heidenwag-gespannbau.de

URAL
Importeur Deutschland und Österreich
Ural Motorcycles GmbH
A-4614 Marchtrenk
Telefon 00 43/72 43/21 51 0
office@ural.at
www.ural.at; www.ural.cc

VMC
Vertrieb Deutschland
Zabel GmbH
14827 Reetz
Telefon 03 38 49/5 00 62
info@zabel-racing.de
www.zabel-racing.de
www.vmc-sidecars.com

V-TRIEBWERK
Hersteller
V-Triebwerk Manfred Klocke
33397 Rietberg
Telefon 0 52 44/7 88 85
www.v-triebwerk.de

WALTER
Hersteller
Walter-Motorrad-Gespann-Technik
34590 Wabern-Harle
Telefon 0 56 83/72 71
www.walter-motorrad-gespanntechnik.de

WASP
Vertrieb Deutschland
Otto Hermeling
Steinstraße 35
53945 Freilingen
Telefon 0 26 97/12 11
Telefax 0 26 97/2 28

WATSONIAN
Vertrieb Deutschland
Stern Gespannservice
Inhaber Helmut Hermann
94333 Geiselhöring
Telefon 0 94 23/90 22 14
stern@gespannservice.de
www.gespannservice.de
www.watsonian-squire.com

ZUBEHÖR
BEKLEIDUNG

ACERBIS
Motocross- und Enduro-Ausrüstung und Bekleidung
Importeur Deutschland
MEFO Sport GmbH
97520 Röthlein
Telefon 0 97 23/91 91-0
info@mefo.de; www.mefo.de

AIRSPLINE
airspline Motorradbekleidung
78048 Villingen-Schwenningen
Telefon 0 77 21/6 80 91-55
info@airspline.de
www.airspline.de

AJS
Klassische Motorradbekleidung
Importeur Deutschland
LOUIS – Motorradvertriebs GmbH
21035 Hamburg
Telefon 0 40/73 41 93-60
info@louis.de
www.louis.de

AKITO
Textil- und Lederbekleidung
Hersteller, Importeur
BF Hardwear GmbH
26382 Wilhelmshaven
Telefon 0 44 21/50 01 66
info@-hardwear.de
www.bf-hardwear.de

ALNE
Motorradkombis aus Känguru- und Rindleder, Maßanfertigung
Hersteller
Alne Motorradbekleidung GmbH
63843 Niedernberg/Main
Telefon 0 60 28/84 02
alne-leder@t-online.de
www.alne-leder.de

ALPINESTARS
Motorradstiefel und -bekleidung,
Hersteller und Direktvertrieb
Alpinestars S.p.A.
I-31011 Asolo (TV) Italy
Telefon 00 39/04 23/52 86
alpinestars@alpinestars.com
www.alpinestars.com

ARLEN NESS
Motorradbekleidung
Importeur Deutschland
Held Biker Fashion – Held GmbH
87545 Burgberg-Erzflöße
Telefon 0 83 21/66 46-0
held@held.de
www.held.de

AXO
Importeur Deutschland
DTD motorradmaniacs
50389 Wesseling
Telefon 01 63/3 19 54 49
thome@motorradmaniacs.de

BERING
Motorradbekleidung
Hersteller
Bering
F-92637 Gennevilliers Cedex
Telefon 00 33(0)1 41 47 37 37
www.bering.fr
Vertrieb Deutschland
Shark Helme Deutschland GmbH
21224 Rosengarten
Telefon 0 41 08/45 80 00
info@shark-helme.com
www.bering.fr

BERIK
Motorradbekleidung
Importeur Deutschland
Held Biker Fashion – Held GmbH
87545 Burgberg-Erzflöße
Telefon 0 83 21/66 46-0
held@held.de; www.held.de

BF
Entwicklung und Herstellung von Textil- und Lederbekleidung
Hersteller, Importeur
BF Hardwear GmbH
26382 Wilhelmshaven
Telefon 0 44 21/50 01 66
info@bf-hardwear.de
www.bf-hardwear.de

BIG JOY
Übergrößen-Kleidung
Hersteller
Josef Joy oHG – Motorradbekleidung
59439 Holzwickede
Telefon 0 23 01/65 37
info@josef-joy.de; www.big-joy.de

BMW
Motorradbekleidung
Hersteller
BMW Motorrad Direkt
80788 München
Telefon 01 80/5 00 19 72
motorrad@bmw.de
www.bmw-motorrad.de

BOY
Thermo-Boy-Winteranzüge
Hersteller
Polo Motorrad & Sportswear GmbH
41363 Jüchen
Telefon 0 21 65/84 40 200
www.polo-motorrad.de

BUFF
Hersteller
Buff GmbH
85622 Feldkirchen
Telefon 0 89/42 71 76-19
www.buff.eu

BÜSE
Motorradbekleidung und -zubehör
Herstellung und Vertrieb
Heino Büse MX Import GmbH
52159 Roetgen
Telefon 0 24 71/12 69-0
info@buese.com; www.buese.com

CAFE RACER
Motorradbekleidung
Importeur Deutschland
LOUIS – Motorradvertriebs GmbH
21035 Hamburg
Telefon 0 40/73 41 93-60
info@louis.de; www.louis.de

CIMA
Motorradbekleidung und Zubehör, Übergrößen, Hersteller
Cima Motorradbekleidung
86517 Wehringen
Telefon 0 82 34/90 23 63
info@cima-motorradbekleidung.de
www.cima-motorradbekleidung.de

CLICE
Offroad-Bekleidung
Importeur Deutschland
Jochen Bader Motorsport
73084 Salach
Telefon 0 71 62/93 15 44
www.jochen-bader-motorsport.de

COMPRESSPORT
Hightech Kompressions-bekleidung
Importeur Deutschland
Zupin Moto-Sport GmbH
83301 Traunreut
Telefon 0 86 69/8 48-110
info@zupin.de; www.zupin.de

CYCLE SPIRIT
Motorradbekleidung
Importeur Deutschland
LOUIS – Motorradvertriebs GmbH
21035 Hamburg
Telefon 0 40/73 41 93-60
info@louis.de; www.louis.de

ZUBEHÖR: BEKLEIDUNG

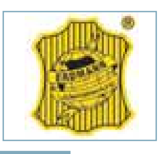
DAINESE
Motorradbekleidung
Hersteller
Dainese S.p.A.
Via dell'Economia, 91
I-36100 Vicenza
Telefon 00 39/0/4 44/22 41 00
Niederlassung Deutschland
Dainese Deutschland GmbH
80807 München
Telefon 0 89/35 82 72 70
info@dainese.com
www.dainese.com

DANE
GORE-TEX Motorradbekleidung-Touring/Zubehör
Importeur Deutschland
Motoport e.K.
26122 Oldenburg
Telefon 0 44 56/8 99 57-1 00
service@motoport.de
www.motoport.de; www.dane.eu

DAYTONA
Motorradstiefel
Hersteller
Daytona Schuhfabrik Frey oHG
84307 Eggenfelden
Telefon 0 87 21/96 44-0
info@daytona.de; www.daytona.de

DIFI
Motorradbekleidung/Zubehör
Importeur Deutschland
Motoport e.K.
26122 Oldenburg
Telefon 0 44 56/8 99 57-1 00
service@motoport.de
www.motoport.de; www.difi.eu

ERBO
Motorradbekleidung
Hersteller
Erbo – Ernst Blauhut GmbH&Co.KG
33039 Nieheim
Telefon 0 52 74/4 89
verkauf@erbo.de; www.erbo.de



ERDMANN
Motorradlederbekleidung
Hersteller
Erdmann-Lederbekleidung Hans-Werner Erdmann e. K.
83562 Rechtmehring
Telefon 0 80 76/88 93 12
info@erdmann-lederbekleidung.com
www.erdmann-lederbekleidung.com

EVS
Knee-Brace Gelenkstützsysteme, Protektoren
Importeur Deutschland
2Wheel-Distribution GmbH & Co KG
71665 Vaihingen/Enz
Telefon 0 71 42/28 90 00
info@2wheel-distribution.com
www.2wheel-distribution.com
www.evs-europe.com

FASTLANE
Motorradbekleidung
Importeur Deutschland
LOUIS – Motorradvertriebs GmbH
21035 Hamburg
Telefon 0 40/73 41 93-60
info@louis.de; www.louis.de

FLM
Motorradbekleidung
Hersteller
Polo Motorrad & Sportswear GmbH
41363 Jüchen
Telefon 0 21 65/84 40 200
www.polo-motorrad.de

FLY RACING
Motocross- und Enduro-bekleidung, Casual Wear
Importeur Deutschland
Zupin Moto-Sport GmbH
83301 Traunreut
Telefon 0 86 69/8 48-110
info@zupin.de; www.zupin.de

FOX
Motocross- und Endurobekleidung
Vertrieb
YOKO Sportartikel Vertriebs GmbH
57290 Neunkirchen
Telefon 0 27 35/16 00
info@fox-germany.com
www.foxracing.de

FURYGAN
Motorradbekleidung
Importeur Deutschland
Jopa Racing Products GmbH
48455 Bad Bentheim-Gildehaus
Telefon 0 58 24/50 88
info@jopa.nl; www.jopa.nl

GAERNE
Motocross-, Enduro-, Straßen- und Trialstiefel
Direktvertrieb Deutschland
emeasy M.Emig
82418 Riegsee-Hagen
Telefon 01 72/8 12 08 59
info@emeasy.de; www.emeasy.de
Direktvertrieb Deutschland
Heino Büse MX Import GmbH
52159 Roetgen
Telefon 0 24 71/12 69-0
info@buese.com; www.buese.com

GEORGES LIFESTYLE LEDER
Verkauf, Reparatur und Änderung von Lederkleidung
G. Moraidis
Friedrichstraße 65
42105 Wuppertal
Telefon 02 02/30 68 03
Telefax 02 02/9 79 14 49



GERMAS
Motorradbekleidung
Herstellung und Vertrieb Europa
GERMAS GmbH & Co. KG
91126 Schwabach-Wolkersdorf
Telefon 09 11/63 50 08
info@germas.de; www.germas.de



GERMOT
Motorradbekleidung
Herstellung und Vertrieb Deutschland
Germot Zweirad-Zubehör Vertriebs GmbH
63303 Dreieich
Telefon 0 61 03/4 59 10-0
info@germot.de; www.germot.de



GMS
Motorradbekleidung
Herstellung und Vertrieb Europa
GERMAS GmbH & Co. KG
91126 Schwabach-Wolkersdorf
Telefon 09 11/63 50 08
info@germas.de; www.germas.de

GÖTZ
Motorradbekleidung und -zubehör
Versandhandel
Götz GbR
72415 Grosselfingen
Telefon 0 74 76/93 31 50
info@goetz24.de; www.goetz24.de

HALVARSSONS
Motorradbekleidung
Hersteller
Jofama AB
SE-78224 Malung
Telefon 00 46/2 80/5 55 50
office@jofama.se; www.jofama.se

HARLEY-DAVIDSON
Bekleidungskollektion
Hersteller
Harley-Davidson GmbH
64546 Mörfelden
Telefon 0 61 05/2 84-0
www.harley-davidson.de
www.harley-davidson.com

HAVEBA
Motorradbekleidung
Hersteller
TWS Central Europe
74746 Höpfingen
Telefon 0 6283/2 27 38 81
info@haveba.de; www.haveba.de

HEATPAX
Kühlende und wärmende Funktionsbekleidung
Importeur Deutschland
Niemann + Frey GmbH
47829 Krefeld
Telefon 0 21 51/55 54-0
zentrale@niemann-frey.info
www.niemann-frey.de

HEBO
Motocross-/Trialbekleidung
Importeur
Jochen Bader Motorsport
73084 Salach
Telefon 0 71 62/93 15 44
www.jochen-bader-motorsport.de

HEIN GERICKE
Motorradbekleidung und -zubehör
Vertrieb
Hein Gericke GmbH
40589 Düsseldorf
Telefon 02 11/98 98-9
info@heingericke.de
www.hein-gericke.com



HELD
Motorradbekleidung und -zubehör
Hersteller und Importeur
Held Biker Fashion – Held GmbH
87545 Burgberg-Erzflöße
Telefon 0 83 21/66 46-0
held@held.de; www.held.de



HELITE
Motorrad-Airbags
Vertrieb Nord: J+A Zweirad GmbH
51588 Nümbrecht
Telefon: 0 22 93/60 44
Vertrieb Süd:
Helite Deutschland GmbH
82054 Sauerlach
Telefon 01 76/99 79 24 99
info@helite-motorradjacken.de
www.helite-motorradjacken.de

HEVIK
Importeur Deutschland
Givi Deutschland GmbH
90441 Nürnberg
Telefon 09 11/95 51 00
www.hevik.de

HIGHWAY 1
Motorradbekleidung
Importeur Deutschland
LOUIS – Motorradvertriebs GmbH
21035 Hamburg
Telefon 0 40/73 41 93-60
info@louis.de; www.louis.de

HONDA-FASHION
Motorradbekleidung
Importeur Deutschland
HJC Deutschland GmbH
41468 Neuss
Telefon 0 21 31/5 23 56-0
info@hjc-germany.de
www.hjc-germany.de

HYPERKEWL
Kühlende Bekleidung
Niemann + Frey GmbH
47829 Krefeld
Telefon 02151/5554-0
zentrale@niemann-frey.info
www.niemann-frey.de

INSIZE
Motorradbekleidung und Helme
Hersteller und Vertrieb
Götz GbR
72415 Grosselfingen
Telefon 0 74 76/93 31 50
info@goetz24.de; www.goetz24.de

IXON
Motorradbekleidung
Vertrieb Deutschland
Shark Helme Deutschland GmbH
21224 Rosengarten
Telefon 0 41 08/45 80 00
info@shark-helme.com
www.shark-helmets.com



IXS
Motorcycle Fashion
Hostettler GmbH
79379 Müllheim/Baden
Telefon 0 76 31/1 80 40
info@ixs.de; www.ixs.com

JOFAMA
Motorradbekleidung
Hersteller
Jofama AB
SE-78224 Malung
Telefon 00 46/2 80/5 55 50
office@jofama.se; www.jofama.se

JOY
Motorradbekleidung
Josef Joy oHG
59439 Holzwickede
Telefon 0 23 01/65 37
info@josef-joy.de; www.josef-joy.de

JOPA
Motocross- und Enduro-Bekleidung
Importeur Deutschland
Jopa Racing Products GmbH
48455 Bad Bentheim-Gildehaus
info@jopa.nl; www.jopa.nl

KAIMAN
Motorradstiefel
Hersteller
Bergmann Schuhfertigung GmbH
47626 Kevelaer
Telefon 0 28 32/97 33 40
www.bergmann-schuhe.de

KAPPA
Importeur Deutschland
Givi Deutschland GmbH
90441 Nürnberg
Telefon 09 11/95 51 00
www.givi.de

KOCHMANN
Motorradstiefel
Hersteller
Karl Kochmann GmbH & Co. KG
53842 Troisdorf-Spich
Telefon 0 22 41/39 42-0
info@kochmann.de
www.motorradstiefel.com

KTM
Bekleidungskollektion
Hersteller
KTM Sportmotorcycle GmbH
92289 Ursensollen
Telefon 0 96 28/92 11-0
info@ktm.de; ww.ktm.de

KUSHITANI
Motorradbekleidung/Racing
Importeur Deutschland
Motoport e.K.
26122 Oldenburg
Telefon 0 44 56/8 99 57-1 00
service@motoport.de
www.motoport.de
www.kushitani.eu

LEATT-BRACE
Importeur Deutschland
Hostettler GmbH
79379 Müllheim/Baden
Telefon 0 76 31/18 04-0
info@ixs.de; www.ixs.com

LEDER HOFFMANN
Änderung, Reparatur und Herstellung von Lederbekleidung
Leder Hoffmann
70199 Stuttgart
Telefon 07 11/6 40 25 34
service@leder-hoffmann.de
www.leder-hoffmann.de

LEDER ROTH
Änderung und Reparatur von Lederbekleidung, Sondergrößen
Biker Fashion Area
22525 Hamburg
Telefon 0 40/43 21 55 19
info@bfa-hamburg.de
www.leder-roth.de
www.bfa-hamburg.de

LEDERZENTRUM
Reiniger, Pflegemittel und Lederfarben für Lederbekleidung
Lederzentrum GmbH
37124 Rosdorf
Telefon 05 51/7 70 73-0
info@lederzentrum.de
www.lederzentrum.de

LEVIOR
Motorradbekleidung
Importeur Europa
Voss Bike-Line GmbH
74862 Binau
Telefon 0 62 63/42 02-0
info@levior.de; www.levior.de

LINDSTRANDS
Motorradbekleidung
Hersteller
Jofama AB
SE-78224 Malung
Telefon 00 46/2 80/5 55 50
office@jofama.se; www.jofama.se

LOUIS
Motorradbekleidung und -zubehör, Vertrieb
LOUIS – Motorradvertriebs GmbH
21035 Hamburg
Telefon 0 40/73 41 93-60
info@louis.de; www.louis.de



MACNA
Motorradbekleidung
Hersteller
Splash Design BV
De Amert 702,
5462 GH Veghel Niederlande
Telefon 00 41 33/8 90 89
info@macna.com; www.macna.com

MADHEAD
Endurobekleidung
Importeur Deutschland
LOUIS – Motorradvertriebs GmbH
21035 Hamburg
Telefon 0 40/73 41 93-60
info@louis.de; www.louis.de

M-CAX
Enduro- und Motocross-Bekleidung
Importeur Deutschland
MJ Sport
97353 Wiesentheid
Telefon 0 93 83/90 28 46
www.mjsport.de; info@mjsport.d

MODEKA
Motorradbekleidung
Hersteller
Beckumer Leder- und Bekleidungswerk GmbH
59269 Beckum
Telefon 0 25 21/85 03-22
info@modeka.de; www.modeka.de

MOBIUS
Knie Braces
Importeur Deutschland
Zupin Moto-Sport GmbH
83301 Traunreut
Telefon 0 86 69/8 48-110
info@zupin.de; www.zupin.de



MOTOCHIC
Hostettler GmbH
79379 Müllheim/Baden
Telefon 0 76 31/1 80 40
info@motochic.de
www.motochic.de

MOTOPORT
Motorradbekleidung, Zubehör
Vertrieb Deutschland
Motoport Verbund GmbH & Co KG
26316 Varel
Telefon 0 44 51/9 15-2 00
info@motoport.de
www.motoport.de

MOTOROUTE
Motorradbekleidung, Vertrieb
MotoRoute
96476 Bad Rodach
info@motoroute.de
www.motoroute.de

M-TECH
Leder - und Textilbekleidung
Importeur Deutschland
Brands4Sport GmbH
69412 Eberbach
Telefon 0 62 71/8 06 61 80
info@bewa-online.de
www.bewa-motorsport.de

NIKOLAI
Motorradstiefel
Hersteller
Nikolai Motorradstiefel
45479 Mülheim/Ruhr
Telefon 02 08/59 32 73
nikolaiboots@aol.com
www.nikolai-boots.de

OBG
Supermoto-/MX-Bekleidung
Hersteller und Vertrieb
Götz GbR
72415 Grosselfingen
Telefon 0 74 76/93 31 50
info@goetz24.de; www.goetz24.de

ONE INDUSTRIES
Motocross & Fashion
Importeur Deutschland
emeasy M.Emig
82418 Riegsee-Hagen
Telefon 01 72/8120859
info@emeasy.de; www.emeasy.de

O'NEAL
Protektoren, Offroad-Bekleidung, Stiefel
Vertrieb Europa
O'Neal Europe GmbH & Co. KG
71665 Vaihingen/Enz
Telefon 0 70 42/28 90 00
info@oneal-europe.com
www.oneal-europe.com

OXFORD
Motorradbekleidung
Hersteller
Oxford Products Ltd
Witney, OX29 0YA
Telefon 00 44/19 93 86 23 00
www.oxprod.com
Importeur Deutschland
CYPACC Parts & Accessories GmbH
44866 Bochum
Telefon 0 23 27/9 60 90
service@cypacc.de
www.cypacc.de

POLO
Motorradbekleidung und -zubehör
Vertrieb Deutschland
Polo Motorrad & Sportswear GmbH
41363 Jüchen
Telefon 0 21 65/84 40 200
www.polo-motorrad.de

PROBIKER
Motorradbekleidung
Importeur Deutschland
LOUIS – Motorradvertriebs GmbH
21035 Hamburg
Telefon 0 40/73 41 93-60
info@louis.de; www.louis.de

PROGRIP
Motorradbekleidung
Importeur Deutschland
Mefo Sport GmbH
97520 Röthlein
Telefon 0 97 23/91 91-0
info@mefo.de
www.mefo.de; www.progrip.it

PROOF
Regenbekleidung
Importeur Deutschland
LOUIS – Motorradvertriebs GmbH
21035 Hamburg
Telefon 0 40/73 41 93-60
info@louis.de; www.louis.de

PUMA
Importeur Deutschland
Xtravus B.V.
De Amert 162,
5462 GH Veghel Niederlande
Telefon 00 31 41 33/8 70 79
www.xtravus.com

REDBIKE
Motorradstiefel
Hersteller
Karl Kochmann GmbH & Co. KG
53842 Troisdorf-Spich
Telefon 0 22 41/39 42-0
info@kochmann.de
www.motorradstiefel.com

REISCHENBECK
Reparatur von Motorrad-bekleidung mit Gore-Tex-Funktionsmembran
Heike Reischenbeck
82515 Wolfratshausen
Telefon 0 81 71/48 09 85
hrd-service@t-online.de
www.h-r-d.de

RESTLESS
Nierengurte und Halswärmer
Hersteller
Restless GmbH
81369 München
Telefon 0 89/7 60 87 03
info@restless.de; www.restless.de



REV'IT!
Motorradbekleidung
Hersteller
REV'IT! Sport International BV
NL-5347 JG Oss
Telefon 0031/41/2696740
info@revit.eu; www.revit.eu



RICHA
Motorradbekleidung
Hersteller
Grand Canyon GmbH
49716 Meppen-Versen
Telefon 0 59 31/88 61 63
www.grandcanyonbike.eu

RODAN LEDERDESIGN
Herstellung, Reparatur und Reinigung von Lederbekleidung
Rodan Leder Kompetenz-Zentrum
10709 Berlin
Telefon 0 30/8 85 15 09
inf@rodan.de; www.rodan.de

ROLEFF
Motorradbekleidung
Vertrieb
Roleff Motorrad-Mode GmbH
57462 Olpe-Biggesee
Telefon 0 27 61/92 93 07
info@roleff.de; www.roleff.de

RUKKA
Gore-Tex Motorradbekleidung
Vertrieb Deutschland und Österreich
Rukka, Matthias Kroner
21077 Hamburg
Telefon 0 40/5 51 10 55
matth.kroner@t-online.de
www.rukka.com

SAG
Reparatur von Motorrad-bekleidung
SAG Änderungsstudio
72213 Altensteig
Telefon 0 74 53/67 65
www.sag-altensteig.de



SAS-TEC
Protektorenhersteller
SAS-TEC GmbH
71706 Markgröningen
Telefon 0 71 45/93 14 44
info@sas-tec.de; www.sas-tec.de

SAUSO
Classic-Handschuhe aus Elchleder
Importeur Deutschland
Indoport Import und Großhandel
89081 Ulm
Telefon 07 31/6 05 20
indoport@t-online.de
www.indoport.de

SCEED42
Motorrad- und Scooterbekleidung, Exclusivimporteur Deutschland
Niemann + Frey GmbH
47829 Krefeld
Telefon 02151/5554-0
zentrale@niemann-frey.info
www.niemann-frey.de



SCHWABENLEDER
Motorrad-Lederbekleidung
Hersteller
TC Schwabenleder
73650 Winterbach
Telefon 0 71 81/96 70-10
info@schwabenleder.de
www.schwabenleder.de

SCOTT
Motorradbekleidung
Niederlassung Deutschland
85748 Garching-Hochbrück
Telefon 0 89/89 87 83 60
scott-de@scott-sports.com
www.scott-sports.com

ZUBEHÖR: BEKLEIDUNG, HELME

SEGURA
Motorradbekleidung
Segura Deutschland
Shark Helme Deutschland GmbH
21224 Rosengarten
Telefon 0 41 08/45 80 00
info@shark-helme.com
www.segura-moto.eu

SIDI
Motorradstiefel
Importeur Deutschland
Jopa Racing Products GmbH
48455 Bad Bentheim-Gildehaus
info@jopa.nl; www.jopa.nl

SINISALO
Motorradbekleidung
Vertrieb Deutschland und Österreich
Matthias Kroner
21077 Hamburg
Telefon 0 40/5 51 10 55
matth.kroner@t-online.de
www.sinisalo.com

SKILL-SKIN
High-End-Tuning Motorradkombis
Skill Skin
66292 Riegelsberg
Telefon 0 68 06/95 24 25
info@skill-skin.com
www.skill-skin.com

SMITH
Motorradbrillen
Importeur Deutschland
Zupin Moto-Sport GmbH
83301 Traunreut
Telefon 0 86 69/8 48-110
info@zupin.de; www.zupin.de

SOFTLINE
Beheizbare Motorradbekleidung
Hersteller
Softline Mobile Electronics
13357 Berlin
Telefon 0 30/49 30 84 46
info@softline-online.de
www.softline-online.de

SPEEDS
Motorradbekleidung und Zubehör
MSA GmbH
92637 Weiden
Telefon 09 61/38 85-0
info@speeds.eu; www.speeds.eu

SPYKE
Motorradbekleidung
Spyke Spa
I-36061 Bassano del Grappa
Telefon 00 39/04 24/51 30 52
www.spyke.it



STADLER
Motorradbekleidung
Hersteller
Stadler GmbH
94501 Aidenbach
Telefon 0 85 43/96 20-0
info@stadler-bekleidung.de
www.stadler-bekleidung.de

STREETFIGHTER
Motorradbekleidung
Importeur Deutschland
LOUIS – Motorradvertriebs GmbH
21035 Hamburg
Telefon 0 40/73 41 93-60
info@louis.de; www.louis.de

Stylmartin

STYLMARTIN
Motorradstiefel
Importeur Deutschland
Grand Canyon GmbH
49716 Meppen-Versen
Telefon 0 59 31/88 61 63
www.grandcanyonbike.eu

SUPER SHIELD
Protection Systems
Importeur Deutschland
LOUIS – Motorradvertriebs GmbH
21035 Hamburg
Telefon 0 40/73 41 93-60
info@louis.de; www.louis.de

TEAM BERREITER
Motorradbekleidung
Hersteller
Team Berreiter
84524 Neuötting
Telefon 0 86 71/7 15 15
teamberreiter@t-online.de
www.berreiter.de

TRIUMPH
Motorradbekleidung
Importeur Deutschland
Triumph Motorrad
Deutschland GmbH
61191 Rosbach v. d. Höhe
Telefon 0 60 03/8 29 09-0
www.triumphmotorcycles.de

TW LEDER-DESIGN
Reparatur von Motorrad-bekleidung, Beziehen von Sitzbänken, Restauration
TW Leder-Design
72622 Nürtingen-Zizishausen
Telefon 0 70 22/6 53 85
info@tw-leder.de; www.tw-leder.de

UFO PLAST
Bekleidung und Plastikteile für Enduro und Motocross
Importeur Deutschland
Mefo-Sport GmbH
97520 Röthlein
Telefon 0 97 23/91 91 17
info@mefo.de; www.mefo.de

USWE
Trinksysteme mit hygienischem Einmal-Trinkbeutel
Importeur Deutschland
Zupin Moto-Sport GmbH
83301 Traunreut
Telefon 0 86 69/8 48-110
info@zupin.de; www.zupin.de

VANUCCI
Motorradbekleidung
Importeur
LOUIS – Motorradvertriebs GmbH
21035 Hamburg
Telefon 0 40/73 41 93-60
info@louis.de; www.louis.de

W2
Straßenstiefel
Importeur Deutschland
Germot Zweirad-Zubehör
Vertriebs GmbH
63303 Dreieich
Telefon 0 61 03/4 59 10-0
info@germot.de; www.germot.de

W2
Offroadstiefel
Importeur Deutschland
Jochen Bader Motorsport
73084 Salach
Telefon 0 71 62/93 15 44
www.jochen-bader-motorsport.de

WACO
Motorradbekleidung, Spezial-anfertigungen, Rennanzüge
WACO – der Lederschneider
94501 Beutelsbach
Telefon 0 85 43/24 96
leder-waco@t-online.de
www.waco-der-lederschneider.de

WIDDER
Heizwesten
Importeur Deutschland
KiwiBob
Bob Wilkins + Bärbel Schilling
56479 Elsoff
Telefon 0 26 64/99 23 36
Bob@kiwibob.de; www.kiwibob.de

WINGX
Textilbekleidung, Handschuhe
Hersteller
Brands4Sport GmbH
69412 Eberbach
Telefon 0 62 71/8 06 61 80
info@bewa-online.de
www.bewa-motorsport.de

WINKLBAUER
Trachtenkombis für Motorradfah-rer, Reparatur, Maßanfertigung und Verkauf von Motorradbeklei-dung und Zubehör
Winklbauer
84529 Asten
Telefon 0 86 83/89 11-0
info@winklbauer.de
www.winklbauer.de

WINTEX
Motorradbekleidung
Importeur Deutschland
Wintex Deutschland – Vogel
09337 Langenberg
Telefon 0 37 23/4 77 46
info@motorradshop-vogel.de
www.motorradshop-vogel.de

XPD
Motorradstiefel
Hersteller
Spidi Sport Srl
I-36040 Sarego (VI)
deutschland@spidi.com
www.xpdboots.com
Importeur Deutschland
Spidi Fashion Store
41540 Dormagen
Telefon 0 21 33/26 23 12
www.spidi-fashion.de

YOKO
Motocross- und Enduro-Bekleidung von Fox
Vertrieb
YOKO Sportartikel Vertriebs GmbH
57290 Neunkirchen
Telefon 0 27 35/16 00
info@fox-germany.com
www.foxracing.de

ZANDONA
Schutzbekleidung, Importeur Deutschland
Jopa Racing Products GmbH
48455 Bad Bentheim-Gildehaus
info@jopa.nl; www.jopa.nl

HELME

ACERBIS
Hersteller
Acerbis Italia Spa
I-24021 Albino
Telefon 00 39/0/35 77 35 77
www.acerbis.it
Importeur Deutschland
MEFO Sport GmbH
97520 Röthlein
Telefon 0 97 23/91 91-0
info@mefo.de; www.mefo.de

AGV
Hersteller
AGV Italia
Onlineshop
www.agv.com

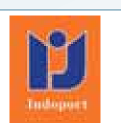
AIROH
Importeur Deutschland
Jopa Racing Products GmbH
48455 Bad Bentheim-Gildehaus
info@jopa.nl; www.jopa.nl

AKIRA
Importeur Deutschland
Roleff Motorrad-Mode GmbH
57462 Olpe-Biggesee
Telefon 0 27 61/82 71 51
info@roleff.de; www.roleff.de

ALIEN
Hersteller
Bandit Helmets GmbH
10589 Berlin
Telefon 0 30/30 09 96 80
bandit@motorbike.de
www.bandithelme.de

ARAI
Importeur Deutschland
Arai Helmet Deutschland GmbH
41540 Dormagen-Hackenbroich
Telefon 0 21 33/9 76 77 14
info@araideutschland.de
www.arai.de

A-STYLE
Importeur Deutschland
Niemann + Frey GmbH
47829 Krefeld
Telefon 0 21 51/55 54-0
zentrale@niemann-frey.info
www.niemann-frey.de



AVIATOR
Motorradbrillen
Importeur Deutschland
Indoport Import und Großhandel
89081 Ulm
Telefon 07 31/6 05 20
indoport@t-online.de
www.indoport.de

APC
Importeur Deutschland
Polo Motorrad & Sportswear GmbH
41363 Jüchen
Telefon 0 21 65/84 40 200
www.polo-motorrad.de

AXO
Hersteller
AXOAmerica Inc.
info@axo.us; www.axo.com

BANDIT
Hersteller
Bandit Helmets GmbH
10589 Berlin
Telefon 0 30/30 09 96 80
bandit@motorbike.de
www.bandithelme.de

BAYARD
Integral-, System- und Jethelme
Importeur Deutschland
Motoport e.K.
26122 Oldenburg
Telefon 0 44 56/8 99 57-1 00
service@motoport.de
www.motoport.de
www.bayardhelmets.eu

BMW
Hersteller
BMW Motorrad Direct
80788 München
Telefon 0 89/1 25 01 62 00
motorrad@bmw.de
www.bmw-motorrad.de

BRAINCAP
Importeur Deutschland
LOUIS – Motorradvertriebs GmbH
21035 Hamburg
Telefon 0 40/73 41 93-60
info@louis.de; www.louis.de

BULTACO
Helme, Importeur Deutschland
Jopa Racing Products GmbH
48455 Bad Bentheim-Gildehaus
info@jopa.nl; www.jopa.nl

CABERG
Importeur Deutschland
Germot Zweirad-Zubehör
Vertriebs GmbH
63303 Dreieich
Telefon 0 61 03/4 59 10-0
info@germot.de; www.germot.de

CARDO
Kommuniaktionsanlagen
Importeur Deutschland
Held Biker Fashion – Held GmbH
87545 Burgberg-Erzflöße
Telefon 0 83 21/66 46-0
held@held.de; www.held.de

CAREFLON
Importeur Deutschland
Careflon MX-Helme und Roof Helme
Careflon Motosport Distribution
86932 Pürgen/Lengenfeld
Telefon 0 81 96/9 98 89 94
mail@careflon.de; www.careflon.de

CHATTERBOX
Bluetooth Intercom Anlagen
Importeur Deutschland
HJC Deutschland GmbH
41468 Neuss
Telefon 0 21 31/5 23 56-0
info@hjc-germany.de
www.hjc-germany.de



CLIMAX
Herstellung von Fiberglas-, Jethelmen und Motorradbrillen
Importeur Deutschland
Indoport Import und Großhandel
89081 Ulm
Telefon 07 31/6 05 20
indoport@t-online.de
www.indoport.de

CRAFT
Hersteller
Speed Products GmbH
48165 Münster
Telefon 02 51/62 54-0
info@speedpro.de
www.craft-helmets.de

DAINESE
Niederlassung Deutschland
Dainese Deutschland GmbH
80807 München
Telefon 0 89/35 82 72 70
info@dainese.com
www.dainese.com



DIABLO
Hersteller
Heavy - Tuned GmbH
31311 Uetze
Telefon 05147/3 99 00 00
info@ heavy-tuned.de
www.heavy-tuned.de
Servicebüro Deutschland
MCA Service GmbH
30938 Burgwedel
Telefon 0 51 39/4 02 79 80
info@mcapertner.de
www.diablohelmets.com

DMD-HELMETS
Importeur Deutschland
Stefan Bauer
78050 VS-Villingen
Telefon 0 77 21/6 82 02 66
www.bauer-vs.de

DRIVER
Importeur Deutschland
Driver Racing Products
09212 Limbach-Oberfrohna
Telefon 0 37 22/9 27 27
info@driverhelme.com
www.driverhelme.com

EVS
Importeur Deutschland
2Wheel-Distribution GmbH & Co KG
71665 Vaihingen/Enz
Telefon 0 70 42/28 90 00
info@2wheel-distribution.com
www.2wheel-distribution.com
www.evs-europe.com

FIGHTER
Hersteller
Bandit Helmets GmbH
10589 Berlin
Telefon 0 30/30 09 96 80
bandit@motorbike.de
www.motorbike.de

FLY RACING
Motocross- und Endurohelme
Importeur Deutschland
Zupin Moto-Sport GmbH
83301 Traunreut
Telefon 0 86 69/8 48-110
info@zupin.de; www.zupin.de

FM HELMETS
Importeur Deutschland
Niemann + Frey GmbH
47829 Krefeld
Telefon 0 21 51/55 54-0
zentrale@niemann-frey.info
www.niemann-frey.de

FOX
Motocross- und Enduro-Helme
Vertrieb Deutschland
YOKO Sportartikel
Vertriebs GmbH
57290 Neunkirchen
Telefon 0 27 35/16 00
info@fox-germany.com
www.foxracing.de

GERMOT
Hersteller und Vertrieb
Germot Zweirad-Zubehör
Vertriebs GmbH
63303 Dreieich
Telefon 0 61 03/4 59 10-0
info@germot.de; www.germot.de

GIVI
Importeur Deutschland
Givi Deutschland GmbH
90441 Nürnberg
Telefon 09 11/95 51 00
www.givimoto.com

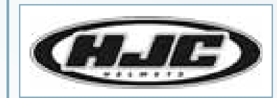
G-MAC
Hersteller, Importeur
BF Hardwear GmbH
26382 Wilhelmshaven
Telefon 0 44 21/5 00 16
info@bf-hardwear.de
www.bf-hardwear.de

HEBO
Motocross- und Trialhelme
Importeur
Jochen Bader Motorsport
73084 Salach
Telefon 0 71 62/93 15 44
www.jochen-bader-motorsport.de

HELD
Hersteller
Held Biker Fashion – Held GmbH
87545 Burgberg-Erzflöße
Telefon 0 83 21/66 46-0
held@held.de; www.held.de

HEVIK
Importeur Deutschland
Givi Deutschland GmbH
90441 Nürnberg
Telefon 09 11/95 51 00
www.hevik.de

HIGHWAY1
Importeur Deutschland
LOUIS – Motorradvertriebs GmbH
21035 Hamburg
Telefon 0 40/73 41 93-60
info@louis.de; www.louis.de



HJC
Importeur Deutschland
HJC Deutschland GmbH
41468 Neuss
Telefon 0 21 31/5 23 56-0
info@hjc-germany.de
www.hjc-germany.de

ICON
Streetfighter-Helme
Importeur Deutschland
HJC Deutschland GmbH
41468 Neuss
Telefon 0 21 31/5 23 56-0
info@hjc-germany.de
www.hjc-germany.de

INDOPORT
Fiberglas-Jethelme
Hersteller
Indoport Import und Großhandel
89081 Ulm
Telefon 07 31/6 05 20
indoport@t-online.de
www.indoport.de

INSIZE
Integral- und Offroad-Helme
Hersteller und Vertrieb
Götz GbR
72415 Grosselfingen
Telefon 0 74 76/93 31 50
info@goetz24.de; www.goetz24.de

IXS
Importeur Deutschland
Hostettler GmbH
79379 Müllheim/Baden
Telefon 0 76 31/18 04-0
info@ixs.de; www.ixs.com

LAZER
Hersteller
Lazer s.a.
B-1435 Mont-Saint-Guibert
Telefon 00 32 (0) 10 30 03 00
info@lazerhelmets.com
www.lazerhelmets.com
Importeur Deutschland
Cima Motorradbekleidung
86517 Wehringen
Telefon 0 82 34/90 23 63
info@cima-lazer.de
www.lazerhelmets.de

LEVIOR
Importeur Europa
Voss Bike-Line GmbH
74862 Binau
Telefon 0 62 63/42 02-0
info@levior.de; www.levior.de

LS2
Importeur Deutschland
LS2 Deutschland
26316 Varel
Telefon 04451/9 60 29 80
www.ls2helmets.com

MADHEAD
Importeur Deutschland
LOUIS – Motorradvertriebs GmbH
21035 Hamburg
Telefon 0 40/73 41 93-60
info@louis.de; www.louis.de

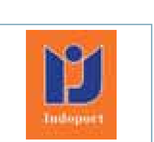
MARUSHIN
Importeur Deutschland
Brands4Sport GmbH
69412 Eberbach
Telefon 0 62 71/8 06 61 80
info@bewa-online.de
www.bewa-motorsport.de

M-CAX
Enduro- und Motocross-Bekleidung
Importeur Deutschland
MJ Sport
Wiesentheid
Telefon 0 93 83/90 28 46
www.mjsport.de
info@mjsport.d

MOMODESIGN
Importeur Deutschland
Restless GmbH
81369 München
Telefon 0 89/7 60 87 03
info@momohelme.de
www.momohelme.de

M-ROBERT
Importeur Deutschland
Brands4Sport GmbH
69412 Eberbach
Telefon 0 62 71/8 06 61 80
info@bewa-online.de
www.bewa-motorsport.de

MTR
Importeur Deutschland
LOUIS – Motorradvertriebs GmbH
21035 Hamburg
Telefon 0 40/73 41 93-60
info@louis.de
www.louis.de



NANNINI
Motorradbrillen
Importeur Deutschland
Indoport Import und Großhandel
89081 Ulm
Telefon 07 31/6 05 20
indoport@t-online.de
www.indoport.de

NAU
Motocross- und Trialhelme
Importeur
Jochen Bader Motorsport
73084 Salach
Telefon 0 71 62/93 15 44
www.jochen-bader-motorsport.de

N-COM
Helmsprechanlagen
Vertretung Deutschland
Nolangroup Deutschland GmbH
73728 Esslingen
Telefon 07 11/3 10 85 30
info@nolangroup.de
www.nolangroup.de

NEXO
Vertrieb
Polo Motorrad & Sportswear GmbH
41363 Jüchen
Telefon 0 21 65/84 40 200
www.polo-motorrad.de

NITRO
Hersteller, Importeur
BF Hardwear GmbH
26382 Wilhelmshaven
Telefon 0 44 21/50 01 66
info@bf-hardwear.de
www.bf-hardwear.de

NOLAN
Vertretung Deutschland
Nolangroup Deutschland GmbH
73728 Esslingen
Telefon 07 11/3 10 85 30
info@nolangroup.de
www.nolangroup.de

NZI
Offroad- und Trial-Helme
Importeur Deutschland
Jochen Bader Motorsport
73084 Salach
Telefon 0 71 62/93 15 44
www.jochen-bader-motorsport.de

OBG
Helme
Hersteller und Vertrieb
Götz GbR
72415 Grosselfingen
Telefon 0 74 76/93 31 50
info@goetz24.de; www.goetz24.de

ONE
Importeur Deutschland
M. V. Trading Germany
82418 Murnau
Telefon 0 88 41/62 65 85
mvtrading@email.de
www.mvtrading.com

O'NEAL
Protektoren, Offroad-Bekleidung, Stiefel
Vertrieb Europa
O'Neal Europe GmbH & Co. KG
Telefon 0 71 42/28 90 00
infooneal-europe.com
www.oneal-europe.com

OTW
Helme
Hersteller und Vertrieb
Götz GbR
72415 Grosselfingen
Telefon 0 74 76/93 31 50
info@goetz24.de; www.goetz24.de

PILOT
Importeur Deutschland
LOUIS – Motorradvertriebs GmbH
21035 Hamburg
Telefon 0 40/73 41 93-60
info@louis.de; www.louis.de

ZUBEHÖR: HELME, AUSPUFFANLAGEN



PREMIER
Straßen- und Motocross-Helme
Importeur
Grand Canyon GmbH
49716 Meppen-Versen
Telefon 0 59 31/88 61 63
www.grandcanyonbike.eu

PROBIKER
Importeur
LOUIS – Motorradvertriebs GmbH
21035 Hamburg
Telefon 0 40/73 41 93-60
info@louis.de; www.louis.de

REDBIKE
Motorradhelme/Nostalgiehelme
Hersteller/Importeur Deutschland
Karl Kochmann GmbH & Co. KG
53842 Troisdorf-Spich
Telefon 0 22 41/39 42-20
info@kochmann.de
www.classic-helme.de

Road Star

ROADSTAR
Vertrieb Deutschland
Hermann Hartje KG
27318 Hoya/Weser
Telefon 0 42 51/8 11-40
mot@hartje.de
www.roadstar-helme.de
Servicebüro Deutschland
MCA Service GmbH
30938 Burgwedel
Telefon 0 51 39/4 02 79 80
info@mcapartner.de
www.roadstar-technik.de

ROCC
Hersteller
Heino Büse MX Import GmbH
52159 Roetgen
Telefon 0 24 71/12 69-0
info@buese.com; www.buese.com

RÖMER
Importeur Deutschland
Roleff Motorrad-Mode GmbH
57462 Olpe-Biggesee
Telefon 0 27 61/82 71 51
info@roleff.de; www.roleff.de

ROOF
Importeur Deutschland
Careflon Motosport Distribution
86932 Pürgen/Lengenfeld
Telefon 0 81 96/9 98 89 94
mail@careflon.de; www.careflon.de

SCHUBERTH
Hersteller
Schuberth GmbH
39126 Magdeburg
Servicehotline 03 91/81 06-55 5
info@schuberth.com
www.schuberth.com

SCOTT
Offroad-Brillen
Niederlassung Deutschland
Gutenbergstrasse 27
85748 Garching-Hochbrück
Telefon 0 89/89 87 83 60
scott-de@scott-sports.com
www.scott-sports.com

SHARK
Vertrieb Deutschland
Shark Helme Deutschland GmbH
21224 Rosengarten
Telefon 0 41 08/45 80 00
info@shark-helme.com
www.shark-helmets.com

SHIRO
Helme, Importeur Deutschland
Jopa Racing Products GmbH
48455 Bad Bentheim-Gildehaus
info@jopa.nl; www.jopa.nl



SHOEI
Vertrieb Deutschland
Shoei Distribution GmbH
40595 Düsseldorf
Telefon 02 11/17 54 36-0
info@shoei.de
www.shoei-europe.com

SINISALO
Importeur Deutschland
Matthias Kroner
21077 Hamburg
Telefon 0 40/5 51 10 55
matth.kroner@t-online.de
www.sinisalo.com

SPEEDS
Motorrad
Motorsport Accessoires GmbH
92637 Weiden
Telefon 09 61/38 85-0
info@speeds.eu; www.speeds.eu

STING HELMETS
Importeur Deutschland Driver Racing Products
09212 Limbach-Oberfrohna
Telefon 0 37 22/9 27 27
info@stinghelmets.de
www.driverhelme.com

STREETFIGHTER
Importeur
LOUIS – Motorradvertriebs GmbH
21035 Hamburg
Telefon 0 40/73 41 93-60
info@louis.de; www.louis.de

SUNAX
Hersteller, Vertrieb von Sonnenschutzblenden
Sunax GmbH
38228 Salzgitter
Telefon 0 53 41/55 09 20
info@sunax.de; www.sunax.de

TAKACHI
Importeur Deutschland
CYPACC Parts &
Accessories GmbH
44866 Bochum
Telefon 0 23 27/9 60 90
service@cypacc.de
www.takachi.de

TAKAI
Importeur Deutschland
Hein Gericke GmbH
40589 Düsseldorf
Telefon 02 11/98 98-9
info@heingericke.de
www.hein-gericke.com

THOR
Enduro-Bekleidung
Hersteller
Poway, CA92064, USA
info@thormx.com
www.thormx.com

US-MINI-CHOP
Hersteller
Bandit Helmets GmbH
10589 Berlin
Telefon 0 30/30 09 96 80
bandit@motorbike.de
www.motorbike.de

X-LITE
Vertretung Deutschland
Nolangroup Deutschland GmbH
73728 Esslingen
Telefon 07 11/3 10 85 30
info@nolangroup.de www.nolan-group.de

XPEED
Straßen- und Motocross-Helme
Importeur Deutschland
Bewa Motorsport GmbH
69427 Mudau
Telefon 0 62 84/92 09 10
bewa.motorsport@t-online.de
www.bewa-motorsport.de

XCTING
Importeur Deutschland
Jochen Bader Motorsport
73084 Salach
Telefon 0 71 62/93 15 44
jochen.bader.motorsport@t-online.de
www.jochen-bader-motorsport.de

AUSPUFFANLAGEN

AC SCHNITZER
Tuning-Auspuffanlagen für BMW
Hersteller
AC Schnitzer – Motorrad Technik
52078 Aachen
Telefon 02 41/56 88-130
info@ac-schnitzer.de
www.ac-schnitzer.de
Importeur Österreich
Bernd Sterzinger
A-6166 Fulpmes
Telefon +43/52 25/6 22 81
bernd@sportshop.at
www.s-tuning.at

AKRAPOVIČ

AKRAPOVIC
Importeur Deutschland
GPProducts GmbH
47533 Kleve
Telefon 06 99 67/5 95 50
info@gpproducts.de
www.gpproducts.de

ARROW
Importeur Deutschland
Alpha Technik GmbH & Co. KG
83071 Stephanskirchen
Telefon 0 80 36/30 07 20
info@alphatechnik.de
www.alphatechnik.de

BLUEFLAME
Importeur
BlueFlame Europe
86343 Königsbrunn
Telefon 0 82 31/3 40 86 06
info@the-convent.de
www.blueflame-deutschland.de

BOS
Vertrieb weltweit
BOS Auspuff GmbH
49828 Neuenhaus
Telefon 0 59 41/47 93
info@bosauspuff.de
www.bosauspuff.de

BOXUP
Auspuffanlagen für Klassiker von BMW, Moto Guzzi und Ducati
Boxup by Reiner Winter
55437 Appenheim
Telefon 0 67 25/30 94 48
www.boxup.de

BÜSCH
Auspuffanlagen für Cruiser
Importeur Deutschland
Büsch Motorcycle Products
Vertriebs GmbH
47661 Issum
Telefon 0 28 35/44 05 70
info@motorradauspuff.de
www.motorradauspuff.de

DEVIL
Generalimporteur Deutschland
Hostettler GmbH
79379 Müllheim/Baden
Telefon 0 76 31/18 04-0
www.hostettler.com

EGU
Einzylinder-Tuning
EGU-Motoren & Zweiradtechnik
71332 Waiblingen
Telefon 0 71 51/56 18 18
info@egu-motoren.de
www.egu-motoren.de

FALCON
Chopper-Auspuffsysteme
Vertrieb
Fechter Drive Motorsport GmbH
73235 Weilheim/Teck
Telefon 0 70 23/95 23-0
info@fechter.de
www.fechter.de

FECHTER
Shark- und Hurric-Auspuffsysteme
Fechter Drive Motorsport GmbH
73235 Weilheim/Teck
Telefon 0 70 23/95 23-0
info@fechter.de
www.fechter.de

GIANNELLI
Importeur Deutschland
Hostettler GmbH
79379 Müllheim/Baden
Telefon 0 76 31/18 04-0
www.hostettler.com



GPR
Auspuffanlagen
Importeur Deutschland
GPR-Germany - Julius Ilmberger
82041 Oberhaching
Telefon 0 89/6 13 38 93
info@gpr-germany.de
www.gpr-germany.de

GÖTZ
Auspuffanlagen
Herstellung und Vertrieb
Götz GbR
72415 Grosselfingen
Telefon 0 74 76/93 31 50
info@goetz24.de; www.goetz24.de

HATTECH
Auspuffanlagen, Einzel-anfertigungen und Sonderserien
Hersteller
Hattech
Hubert Sommer
89155 Ringingen
Telefon 0 73 44/95 25 86
hatt@hattech.de; www.hattech.de

HGS
Auspuffanlagen für Wettbewerbe
Importeur
SP Schalldämmtechnologie GmbH
41334 Nettetal
Telefon 0 21 53/71 96 97
uli@silentsport.de
www.silentsport.de

HOLESHOT
Vertrieb
MIZU Vertriebs GmbH
78247 Hilzingen
Telefon 0 77 31/90 67-0
info@mizu.de
www.mizu.de

HURRIC
Importeur Deutschland
Fechter Drive Motorsport GmbH
73235 Weilheim/Teck
Telefon 0 70 23/95 23-0
info@fechter.de; www.fechter.de

IXIL
Importeur Deutschland
Paaschburg & Wunderlich
21509 Glinde
Telefon 0 40/24 82 77-0
sales@pwonline.de
www.pwonline.de

KERKER
Generalimporteur Deutschland, Österreich und Schweiz
Kess-Tech GmbH
97531 Theres-Horhausen
Telefon 0 95 21/95 42 00
www.kess-tech.de

KESS-TECH
Hersteller
Kess-Tech GmbH
97531 Theres-Horhausen
Telefon 0 95 21/95 42 00
www.kess-tech.de

LASER
Importeur Deutschland
Hostettler GmbH
79379 Müllheim/Baden
Telefon 0 76 31/18 04-0
www.hostettler.com
Importeur Deutschland
SO Products GmbH
48529 Nordhorn
Telefon 0 59 21/7 12 95-0
info@so-products.com
www.so-products.com



LEOVINCE
Kontaktadresse Deutschland
MCA Service GmbH
30938 Burgwedel
Telefon 0 51 39/4 02 79 80
info@leovince.de
www.leovince.de

L&W
Edelstahl-Sportauspuffanlagen, Cruiser Line
Importeur Deutschland
MIZU Vertriebs GmbH
78247 Hilzingen
Telefon 0 77 31/90 67-0
info@mizu.de
www.mizu.de

MILLER
Auspuffanlagen für Chopper und Cruiser
Hersteller
Miller Custombike GmbH
91086 Aurachtal
Telefon 0 91 32/74 53 80
info@miller-custombike.de
www.miller-custombike.de

MIVV
Auspuffanlagen
MOTOGRIP e. K.
07554 Gera
Telefon 03 66 95/34 31 45
mail@mivv-auspuff.de
www.mivv-auspuff.de

MORIWAKI
Importeur Deutschland
Wellbrock & Co. GmbH
28865 Lilienthal
Telefon 0 42 98/46 55 90
info@wellbrock.com
www.wellbrock.com

MOTAD
Importeur Deutschland
MGH Motorradteile GmbH
33649 Bielefeld
Telefon 05 21/9 46 44 10
info@mgh-bikes.de
www.motad.de

NIKKO
Importeur Deutschland
Team Métisse GmbH
38542 Leiferde
Telefon 0 53 73/9 24 07 80
info@metisse.de
www.metisse.com

NOISE EATER
LongLife Dämpfungsmaterial für Absorptionsschalldämpfer
Novacom GmbH
Pb: Noise Eater
52076 Aachen
Telefon 024 08/93 89 93-0
info@novacomposites.de
www.noise-eater.de

REMUS
Importeur Deutschland
Phoenix-Motorrad-Tuning
52078 Aachen
Telefon 02 41/56 88-2 22
info@phoenix-motorrad.de
www.phoenix-motorrad.de

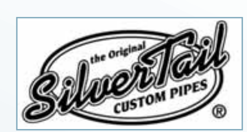
ROMBO
Importeur Deutschland
Polo Motorrad & Sportswear GmbH
41363 Jüchen
Telefon 0 21 65/84 40 200
www.polo-motorrad.de

SCORPION
Importeur Deutschland
Scorpion Exhausts UG
90765 Fürth
Telefon 09 11/2 39 80 190
info@scorpionexhausts.de
www.scorpionexhausts.de



SEBRING
Importeur Deutschland
MIZU Vertriebs GmbH
78247 Hilzingen
Telefon 0 77 31/90 67-0
info@sebring.de
www.sebring.de

SHARK
Vertrieb
Fechter Drive Motorsport GmbH
73235 Weilheim/Teck
Telefon 0 70 23/95 23-0
info@fechter.de; www.fechter.de



SILVERTAIL
Kontaktadresse Deutschland
MCA Service GmbH
30938 Burgwedel
Telefon 0 51 39/4 02 79 80
info@silvertail.de
www.silvertail.de



SITO
Kontaktadresse Deutschland
MCA Service GmbH
30938 Burgwedel
Telefon 0 51 39/4 02 79 80
info@sitohipp.de
www.sitohipp.de

SPEED PRODUCTS
Hersteller
Speed Products GmbH
48165 Münster
Telefon 02 51/96 25 40
info@speedpro.de
www.speedpro.de

SP SILENTSPORT
Auspuffanlagen
Hersteller
SP Schalldämmtechnologie GmbH
41334 Nettetal
Telefon 0 21 53/71 96 97
uli@silentsport.de
www.silentsport.de

SR-RACING
Sportschalldämpfer
Hersteller
SR-Racing
86529 Schrobenhausen
Telefon 0 82 52/90 55 40
info@sr-racing.de
www.sr-racing.de

STREETFIGHTER
Importeur Deutschland
LOUIS – Motorradvertriebs GmbH
21035 Hamburg
Telefon 0 40/73 41 93-60
info@louis.de; www.louis.de

SUPERTRAPP
Generalimporteur Deutschland, Österreich und Schweiz
Kess-Tech GmbH
97531 Theres-Horhausen
Telefon 0 95 21/95 42 00
www.kess-tech.de

TERMIGNONI
Importeur Deutschland
JAMparts Fahrzeugtechnik Vertriebs GmbH
71282 Hemmingen
Telefon 0 71 50/97 05-65
info@jamparts.com
www.jamparts.com

TWO BROTHERS RACING
Importeur Europa
MotoPro Sport
NL-9665 BZ Oude Pekela
Telefon 00 31/5 97/61 30 00
info@motopro.com
www.motopro.com

VANCE & HINES
Importeur Deutschland, Österreich, Schweiz
Büsch Motorcycle Products Vertriebs GmbH
47661 Issum
Telefon 0 28 35/44 05 70
info@motorradauspuff.de
www.motorradauspuff.de

YOSHIMURA
Importeur Deutschland
Schäfer Motorsport
66740 Saarlouis
Telefon 0 68 31/4 85 13
info@schaefer-motorsport.de
www.schaefer-motorsport.de

ZACH
Hersteller
Zach Auspufftechnik GmbH
93444 Bad Kötzting-Haus
Telefon 0 99 41/31 54
info@zachauspuff.de
www.zachauspuff.de

ZARD
Importeur Deutschland
BOS Auspuff GmbH 49828 Neuenhaus
Telefon 0 59 41/47 93
www.zardauspuff.de

FAHRWERK

ALPHA TECHNIK
Fahrwerk: Bitubo, FG-engineering, Tieferlegungen; Bremsen: Stahlflex; Homologation, Reifenfreigaben
Alpha Technik GmbH & Co. KG
83071 Stephanskirchen
Telefon 0 80 36/30 07-20
info@alphatechnik.de
www.alphatechnik.de

BENDIX
Bremsbeläge
Importeur Deutschland
Hostettler GmbH
79379 Müllheim/Baden
Telefon 0 76 31/18 04-0
www.hostettler.com

BILSTEIN
Stoßdämpfer Generalvertrieb
Mobec-Teilevertrieb
73066 Uhingen
Telefon 0 71 61/3 21 41
bilstein-motorrad@t-online.de
www.bilstein-motorrad.de

BITUBO
Stoßdämpfer
Importeur Deutschland
Alpha Technik GmbH & Co. KG
83071 Stephanskirchen
Telefon 0 80 36/30 07-20
info@alphatechnik.de
www.alphatechnik.de

BÖHM
Radspannerei, Einspeichservice, mechanische Werkstatt, Sonder-anfertigungen
Radspannerei Peter Böhm
09618 Großhartmannsdorf
Telefon 03 73 29/7 16 37
info@speichenrad.com
www.speichenrad.com

BRAKING
Bremsanlagen, Bremsscheiben, Beläge, Leitungen
Importeur Deutschland
Uwe Keszler Import und Vertriebs-GmbH
24796 Bredenbek
Telefon 0 43 34/18 76-0
info@braking.de; www.braking.de

BREMBO
Bremsanlagen
Importeur Deutschland
Brune GmbH
48291 Telgte
Telefon 0 25 04/73 44-0
brunegmbh@t-online.de
www.brunegmbh.de



Importeur Deutschland
Stein-Dinse GmbH
38179 Braunschweig (Schwülper)
Telefon 05 31/123300-0
www.stein-dinse.com
Importeur Deutschland
Zupin Moto-Sport GmbH
83301 Traunreut
Telefon 08669/848-110
Info@zupin.de; www.zupin.de

BÜSCH
Progressive Suspension Federelemente
Importeur Deutschland
Büsch Motorcycle Products Vertriebs GmbH
47661 Issum
Telefon 0 28 35/44 05 70
info@motorradzubehoer.net
www.motorradzubehoer.net

CL BRAKES
Bremsbeläge
Importeur Deutschland
K-F-Z-GmbH
89231 Neu-Ulm
Telefon 07 31/9 70 90 50
info@k-f-z-autoteile.de
www.motorradbremse.de

DEGET GEORG
Felgen, Radverbreiterungen, Schwingenumbau, Zubehör
Georg Deget Motorradtechnik
50354 Hürth-Efferen
Telefon 0 22 33/20 18 73
info@deget.de; www.deget.de

DEGET RACING
Radverbreiterung, Superbike-Schwingenumbau, Fahrwerke
Deget Racing GmbH
50374 Erftstadt
Telefon 0 22 35/7 71 11
info@deget.com; www.deget.com

DYMAG
Karbon-Magnesium-Räder, Kohlefaserprodukte
Importeur Deutschland
Norbert Backes Kfz-Bedarf
47506 Neukirchen-Vluyn
Telefon 0 21 57/87 24 54
info@dymag.de
www.dymag.de

DYNOTEC
Fahrwerksumbau und -optimierung für Moto Guzzi und Aprilia
Dynotec GmbH
67592 Flörsheim-Dalsheim
Telefon 0 62 43/58 82
info@dynotec.de; www.dynotec.de

FERODO
Bremsbeläge
Importeur Deutschland
Paaschburg & Wunderlich
21509 Glinde
Telefon 0 40/24 82 77-0
info@pwonline.de
www.pwonline.de

ZUBEHÖR: FAHRWERK

FG SPECIAL PARTS
FG-Fahrwerk-Engineering
Importeur Deutschland
Alpha Technik GmbH & Co. KG
83071 Stephanskirchen
Telefon 0 80 36/30 07-20
info@alphatechnik.de
www.alphatechnik.de

GHN
Zweitakt-Spezialist, Schwerpunkt Suzuki RG 500, Zubehör, Ersatzteile
GHN-Racing
74248 Ellhofen
Telefon 0 71 34/32 76
mail@ghn-racing.de
www.ghn-racing.de

HAGON
Stoßdämpfer
Importeur Deutschland
Wilbers Products GmbH
48527 Nordhorn
Telefon 0 59 21/72 71 70
info@wilbers.de; www.wilbers.de

HH RACE-TECH
Federbein-/Gabel-Reparatur, Umbau Enduro und Straße, Supermoto Racing, Service für Öhlins, Showa, Kayaba, WP, Wilbers
HH Race-Tech Aluproducts GmbH
Hubert Hofmann
72108 Rottenburg
Telefon 0 74 57/9 48 20 90
info@hh-racetech.de
www.hh-racetech.de

HYPERPRO
Lenkungsdämpfer, Fahrwerke, Sonderanfertigungen, Gabelfedern, Austauschfedern
Importeur Deutschland
SO Products GmbH
48529 Nordhorn
Telefon 0 59 21/71 29 50
info@so-products.com
www.hyperpro-deutschland.de

IKON
Stoßdämpfer für Youngtimer
Importeur
Kimphi Kfz-Teile
41732 Niederkrüchten
Telefon 02 41/51 56 69 56
info@kimphi-kfz.de
www.ikonshocks.com

KAYABA
Fahrwerkskomponenten und Ersatzteile
Importeur Deutschland
Zupin Moto-Sport GmbH
83301 Traunreut
Telefon 0 86 69/8 48-110
info@zupin.de; www.zupin.de

KERN-STABI
Gabelstabilisatoren, Hebetechnik, Rangierhilfen, Design-Sturz-Pads
Kern-Stabi Motorradtechnik
79364 Malterdingen
Telefon 0 76 44/64 13
info@kern-stabi.de
www.kern-stabi.de
www.montagestaender.de

KONI
Ersatzteile für Koni-Stoßdämpfer
Kimphi Kfz-Teile
41732 Niederkrüchten
Telefon 02 41/51 56 69 56
info@kimphi-kfz.de
www.ikonshocks.com

KÖSTER
Fahrwerk-Laservermessung ohne Demontage, Rahmenreparatur
Köster GmbH
89358 Goldbach
Telefon 0 82 25/8 35
info@motorrad-koester.de
www.motorrad-koester.de

KRÜGER & JUNGINGER
Alu-Schwingen, Fahrwerke, Breitreifen-Umbauten
Krüger & Junginger GmbH
73252 Lenningen 2
Telefon 0 70 26/51 52
info@motorradschwingen.de
www.motorradschwingen.de

K-TECH
Federbeine, Cartridge-Kits, Gabeln, Dämpferkits
Importeur Deutschland
Zupin Moto-Sport GmbH
83301 Traunreut
Telefon 0 86 69/8 48 80
info@zupin.de; www.zupin.de



MELVIN
Bremsleitungen, Kupplungsleitungen, Racingleitungen
Hersteller
Melvin GmbH
78 713 Schramberg
Telefon 0 74 22/27 81 70
info@melvin.de; www.melvin.de

MIZU
Lenkungsdämpfer, Heck-Höher- und Tieferlegungen
MIZU Vertriebs GmbH
78247 Hilzingen
Telefon 0 77 31/90 67-0
info@mizu.de; www.mizu.de

MUPO
Federbeine, Cartridge Kits
Importeur Deutschland
Zupin Moto-Sport GmbH
83301 Traunreut
Telefon 0 86 69/8 48 80
info@zupin.de; www.zupin.de

NEWFREN
Brems- und Kupplungstechnologie
Importeur Deutschland
M-A-S Motorradzubehör GmbH
90587 Veitsbronn
Telefon 09 11/60 00 99 90
info@mas-motorrad.com
www.mas-motorrad.com



ÖHLINS
Federbeine, Vorderradgabeln, Cartridges, Gabelfedern, Öl, Lenkungsdämpfer, Accessoires
Importeur Deutschland
Öhlins Distribution & Test-Center
53520 Meuspath
info.odtc@ohlins.eu
www.ohlins.eu

PERFORMANCE FRICTION
Bremsbeläge
Importeur Deutschland
Zupin Moto-Sport GmbH
83301 Traunreut
Telefon 0 86 69/8 48-110
info@zupin.de; www.zupin.de

PERFORMANCE PARTS
CNC-gefräste Gabelbrücken, Lenker-, Fahrwerks- und Bremskomponenten
OTR-Performance GmbH
50739 Köln
Telefon 02 21/9 57 44 60
www.performanceparts.de

PFM
Bremsanlagen
Kainzinger – The Tuning Company
68766 Hockenheim
Telefon 0 62 05/28 77-53/-54
kainzinger@t-online.de
www.tuningcompany.de

PVM
PVM-Leichtmetallräder
Hersteller
PVM Vetterolf Maschinenbau GmbH
68199 Mannheim
Telefon 06 21/85 52 02
www.pvm.de

RACETECH
Federungssysteme und Fahrwerkstechnik
Importeur Deutschland
Götz GbR
72415 Grosselfingen
Telefon 0 74 76/93 31 50
info@goetz24.de; www.goetz24.de

REICHGRUBER
Rahmenrichtbetrieb
Sepp Reichgruber
83342 Tacherting
Telefon 0 86 22/6 38
info@motorrad-reichgruber.de
www.motorrad-reichgruber.de

RENTHAL
Lenker, Kettenräder, Ritzel und Zubehör
Importeur Deutschland
Zupin Moto-Sport GmbH
83301 Traunreut
Telefon 0 86 69/8 48-110
info@zupin.de; www.zupin.de

ROADRUNNER
Fahrwerk-Reparaturen
Roadrunner Bikeshop GmbH
55129 Mainz
Telefon 0 61 31/50 70 81
info@roadrunner-bikeshop.de
www.roadrunner-bikeshop.de

RW SUPERBIKE-SHOP
Tuning- und Rennsport-Spezialteile
RW Superbike-Shop
82467 Garmisch-Partenkirchen
Telefon 0 88 21/7 69 63
mail@rw-superbike-shop.de
www.rw-superbike-shop.de

SCHWARZ
Präzisionsteile für Motorräder, Umlenkhebel, Schwingen- und Lenkkopflager
Firma Emil Schwarz
73660 Urbach
Telefon 0 71 81/9 95 29-0
service@emilschwarz.de
www.emilschwarz.de

SPIEGLER
Bremsanlagen, Stahlflex-Leitungen, Bremsscheibenumbauten
Spiegler Bremstechnik GmbH
79206 Breisach
Telefon 0 76 67/9 06 64-0
info@spiegler.de; www.spiegler.de



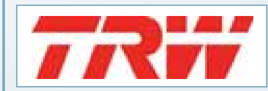
STEIN-DINSE
Brembo-Bremsanlagen
Importeur Deutschland
Stein-Dinse GmbH
38179 Braunschweig (Schwülper)
Telefon 05 31/1 23 30 00
info@stein-dinse.com
www.stein-dinse.com

SWC
Felgen, Speichen, Einspeichen, Größen- und Breitenänderung
Special Wheel Company GmbH
71254 Ditzingen
Telefon 0 71 52/3 56 46 20
post@swc-maier.de
www.swc-maier.de

TEAM MÉTISSE
Herstellung und Vertrieb von Motorradzubehör, Federbein-Umlenkhebel
Team Métisse GmbH
38542 Leiferde
Telefon 0 53 73/9 24 07 80
info@metisse.de; www.metisse.de

TELEFIX
Gabelstabilisatoren, Lenker, Montageständer, Rangierhilfen
Hersteller
Weigl Metall GmbH
86669 Königsmoos /OT Klingsmoos
Telefon 0 84 33/84 01
info@telefix-products.de
www.telefix-products.de

TREIBER
Rahmenrichtbetrieb, Instandsetzung aller Fahrwerksteile
Treiber Fahrzeugtechnik
22175 Hamburg
Telefon 0 40/66 26 00
info@treiber-hamburg.de
www.treiber-hamburg.de



TRW-LUCAS
Bremsen, Fußrasten, Lenker
TRW-Kfz-Ausrüstung GmbH
56566 Neuwied
Telefon 0 26 31/9 12-0
www.trwmoto.com

TOURATECH
Touratech Suspension
Touratech AG
78078 Niedereschach
Telefon 0 77 28/92 79-0
info@touratech.de
www.touratech.de

UNMÜSSIG
Ducati-Spezialteile
Ottmar Unmüssig Motorradteile
79110 Freiburg
Telefon 07 61/1 52 33-0
info@unmuessig-fr.de
www.unmuessig-moto-italia.de

VH
Zahnriemenantriebe, Höher- und Tieferlegungskits
Hersteller
VH Motorradtechnik
26125 Oldenburg
Telefon 04 41/3 49 24
www.vh-motorradtechnik.de

WP SUSPENSION
Federungssysteme, Rennservice, Fahrwerkstechnik, Reparatur und Abstimmung aller Marken
Importeur Deutschland
WP Suspension Germany GmbH
92289 Ursensollen
Telefon 0 96 28/9299292
info@wp-germany.com
www.wp-germany.com

WEIL
Rahmen richten ohne Demontage
Weil GmbH
42719 Solingen
Telefon 02 12/31 16 18
www.weil-gmbh.de

WILBERS PRODUCTS
Federbein-Reparatur, Wartung und Abstimmung
Hersteller
Wilbers Products GmbH
48527 Nordhorn
Telefon 0 59 21/72 71 70
info@wilbers.de
www.wilbers.de

WIRTH
Gabelfedern und Stoßdämpfer
Hersteller
Wirth-Federn
21274 Undeloh
Telefon 0 41 89/81 10 20
info@wirth-federn.de
www.wirth-federn.de

YSS
Stoßdämpfer
Importeur Deutschland
Niemann + Frey GmbH
47829 Krefeld
Telefon 0 21 51/55 54-0
zentrale@niemann-frey.info
www.niemann-frey.de
Fahrwerke für ATV, Motorräder
Importeur Deutschland
SO Products GmbH
48529 Nordhorn
Telefon 0 59 24/78 36-0
info@so-products.com
www.so-products.com

REIFEN

AVON
Cooper Tire & Rubber Company
Deutschland GmbH
64839 Munster-Breitefeld
Telefon 0 60 71/92 86 00
www.avonreifen.com

BRIDGESTONE
Bridgestone Deutschland GmbH
61352 Bad Homburg v.d. Höhe
Telefon 0 61 72/40 82 55
www.bridgestone.de

CONTINENTAL
Continental AG, Motorradreifen
34497 Korbach
Telefon 05 11/9 38-01
www.conti-moto.com

COOPER
Cooper Tire & Rubber Company
Deutschland GmbH
64839 Munster-Breitefeld
Telefon 0 60 71/92 86 00
www.coopertire.com

DUNLOP
Goodyear Dunlop Tires
Germany GmbH
63450 Hanau
Telefon 0 61 81/68 01
www.dunlop.de

DURO
Cross-, Enduro-, Quad-, Scooterreifen
Mefo Sport GmbH
97520 Röthlein
Telefon 0 97 23/91 91-0
info@mefo.de; www.mefo.de

HEIDENAU
Reifenwerk Heidenau
GmbH & Co. KG
01809 Heidenau
Telefon 0 35 29/55 28 01
info@reifenwerk-heidenau.de
www.reifenwerk-heidenau.de

IRC
Winterreifen für Roller und 50er
Importeur Deutschland
Hostettler GmbH
79379 Müllheim/Baden
Telefon 0 76 31/18 04-0
www.urban-snow.com

KENDA
Mefo-Sport-Motorradreifen, Cross-, Enduro-, Quad-, Scooterreifen
Mefo Sport GmbH
97520 Röthlein
Telefon 0 97 23/91 91-0
info@mefo.de
www.kenda-reifen.de

MAXXIS-GOLDSPEED
Supermoto-Reifen
Vertrieb Europa
Schuurman BV
NL 5342 PZ Oss
Telefon 00 31/4 12/69 35 77
www.schuurmanbv.com

MEFO
Sport-Motorradreifen
Mefo Sport GmbH
97520 Röthlein
Telefon 0 97 23/91 91-0
info@mefo.de; www.mefo.de

METZELER
Pirelli Deutschland GmbH
64747 Breuberg
Telefon 0 61 63/7 10
www.metzelermoto.de

MICHELIN
Michelin Reifenwerke
AG & Co. KGaA
Produktlinie Zweiradreifen
76159 Karlsruhe
Telefon 07 21/5 30-39 18
motorrad@de.michelin.com
www.michelin-motorrad.de

PIRELLI
Pirelli Deutschland GmbH
64747 Breuberg
Telefon 0 61 63/7 10
www.pirellimoto.de

REIFENCOM
Reifencom GmbH
30453 Hannover
Telefon 05 11/12 32 10 10-10
info@reifen.com; www.reifen.com

SHINKO
Cross-, Enduro-, Quad-, Scooterreifen
Importeur Deutschland
Mefo Sport GmbH
97520 Röthlein
Telefon 0 97 23/91 91-0
info@mefo.de; www.mefo.de

VEE RUBBER
Importeur Deutschland
Matthies Motorradteile
22097 Hamburg
Telefon 0 40/2 37 21-0
info-motorrad@matthies.de
www.matthies.de

GEPÄCKSYTEME

BAGS-CONNECTION
QUICK-LOCK Tankrucksäcke, Hecktaschen, Touringgepäck-Zubehör, Motorbike-Adapters, Waterproof Line
Hersteller
SW-Motech GmbH & Co KG
Ernteweg 8/10
35282 Rauschenberg
Telefon 0 64 25/8 16 80 50
info@sw-motech.com
www. sw-motech.com

BAGSTER
Gepäcksysteme und Sitzbänke
Hersteller
SA Bagster
Rue des Peupliers
F-61600 La Ferte Mace
Bagster Deutschland
Shark Helme Deutschland GmbH
21224 Rosengarten
Telefon 0 41 08/45 80 00
info@shark-helme.com
www.bagster.com
Vertrieb Deutschland
Shark Helme Deutschland GmbH
21224 Rosengarten
Telefon 0 41 08/45 80 00
info@shark-helme.com
www.shark-helmets.com

BD
Importeur Deutschland
BD Motorradzubehör GmbH
41061 Mönchengladbach
Telefon 0 21 61/1 27 87
info@bd-deutschland.de
www.bd-deutschland.de

BEWA/WINGX
Gepäcksysteme für Sportler
Hersteller
Brands4Sport GmbH
69412 Eberbach
Telefon 0 62 71/8 06 61 80
info@bewa-online.de
www.bewa-motorsport.de

BÜSE
Herstellung und Vertrieb
Heino Büse MX Import GmbH
52159 Roetgen
Telefon 0 24 71/12 69-0
info@buese.com; www.buese.com

CORBIN
Koffersysteme
Hersteller
Corbin Germany
66849 Landstuhl
Telefon 0 63 71/1 86 37
corbin@corbin.de; www.corbin.de

DANE
Tanktaschen, Seitentaschen
Importeur Deutschland
Motoport e.K.
26122 Oldenburg
Telefon 0 44 56/8 99 57-1 00
service@motoport.de
www.motoport.de

DÄRR
Hersteller
Därr Expeditionsservice GmbH
80333 München
Telefon 0 89/28 20 32
info@daerr.de; www.daerr.de

DIFI
Tanktaschen, Seitentaschen, Rucksäcke
Importeur Deutschland
Motoport e.K.
26122 Oldenburg
Telefon 0 44 56/8 99 57-1 00
service@motoport.de
www.motoport.de; www.difi.eu

ENDURISTAN
Tankrucksäcke, Satteltaschen, Packtaschen, Gepäckriemen, Bekleidung
Enduristan GmbH
8472 Seuzach/Schweiz
Telefon 00 41/(0) 79 425 78 28
info@enduristan.com
www.enduristan.com

EYECASE
Topcases
Importeur Deutschland
Niemann + Frey GmbH
47829 Krefeld
Telefon 0 21 51/55 54-0
zentrale@niemann-frey.info
www.niemann-frey.de

FEHLING
Lenker-Schutzbügel-Gepäckträger-Chromparts

FEHLING
Lenker, Schutzbügel, Gepäckträger und Chromparts
Hersteller
Ernst Fehling GmbH & Co.
58739 Wickede/Ruhr
Telefon 0 23 77/20 33
info@fehling.de; www.fehling.de

GIVI
Importeur Deutschland
Givi Deutschland GmbH
90441 Nürnberg
Telefon 09 11/95 51 00
www.givimoto.com

GÖTZ
Versandhandel
Götz GbR
72415 Grosselfingen
Telefon 0 74 76/93 31 50
info@goetz24.de; www.goetz24.de

HATTECH
Aluminium-Koffersysteme, Gepäckbrücken, Werkzeugfächer nach Maß
Hersteller
Hattech
Hubert Sommer
89155 Ringingen
Telefon 0 73 44/95 25 86
hatt@hattech.de
www.hattech.de

HEIN GERICKE
Vertrieb
Hein Gericke GmbH
40589 Düsseldorf
Telefon 02 11/98 98-9
info@heingericke.de
www.hein-gericke.com

HELD
Hersteller und Importeur
Held Biker Fashion – Held GmbH
87545 Burgberg-Erzflöße
Telefon 0 83 21/66 46-0
held@held.de; www.held.de

HEPCO & BECKER
Hersteller
Hepco & Becker GmbH
66955 Pirmasens
Telefon 0 63 31/14 53-100
vertrieb@hepco-becker.de
www.hepco-becker.de

KAHEDO
Sitzbankherstellung, Bezüge, Tankrucksäcke, Hecktaschen
Kahedo– Karl-Heinz Dorn
72406 Bisingen
Telefon 0 74 76/23 05
info@kahedo.com
www.kahedo.com

KAPPA
Importeur Deutschland
Givi Deutschland GmbH
90441 Nürnberg
Telefon 09 11/95 51 00
www.givi.de

KRAUSER
Hersteller
Krauser GmbH
66955 Pirmasens
Telefon 0 63 31/14 53-250
vertrieb@krauser.de
www.krauser.de

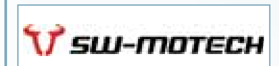
LEDER HOFFMANN
Änderung, Reparatur, Herstellung von Ledersatteltaschen
Leder Hoffmann
70199 Stuttgart
Telefon 07 11/6 40 25 34
service@leder-hoffmann.de
www.leder-hoffmann.de

MOTODETAIL
Importeur Deutschland
LOUIS – Motorradvertriebs GmbH
21035 Hamburg
Telefon 0 40/73 41 93-60
info@louis.de; www.louis.de

MV MOTORRAD-TECHNIK
Gepäckbrücke für die Soziusfußrasten
MV Motorradtechnik GmbH
41751 Viersen
Telefon 0 21 62/3 25 64
mail@verholen.de
www.verholen.de

POLO
Koffersysteme und -zubehör
Vertrieb
Polo Motorrad & Sportswear GmbH
41363 Jüchen
Telefon 0 21 65/84 40 200
www.polo-motorrad.de

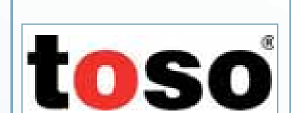
SHAD
Sitzbank- und Gepäcksysteme
Importeur Deutschland
BD Motorradzubehör GmbH
41061 Mönchengladbach
Telefon 0 21 61/1 27 87
info@bd-deutschland.de
www.bd-deutschland.de



SW-MOTECH
QUICK-LOCK Tankrucksäcke, Hecktaschen, Tourenkoffer, Wasserdichte Gepäcksysteme, Gepäckzubehör, Stromversorgung
Hersteller
Ernteweg 8/10
35282 Rauschenberg
Telefon 0 64 25/8 16 80 50
info@sw-motech.com
www. sw-motech.com

TESCH
Aluminium-Boxen und Stahlgepäckträger
Hersteller
Globetrott-Zentrale Bernd Tesch
52152 Simmerath-Hammer
Telefon 0 24 73/93 86 86
www.berndtesch.de

TOURATECH
Aluminium-Koffersysteme für Extremreisen, Tankrucksäcke
Hersteller
Touratech AG
78078 Niedereschach
Telefon 0 77 28/92 79-0
info@touratech.de
www.touratech.de



TOSO
Elastische Gepäckriemen
Vertrieb Europa
MCA Service GmbH
30938 Burgwedel
Telefon 0 51 39/4 02 79 80
info@toso.de; www.toso.de

ZUBEHÖR: GEPÄCKSYSTEME; SPEZIALISTEN

VENTURA
Modulare Gepäcksysteme
Importeur Deutschland
special-bike-parts
Johannes Bächler &
Günter Geißler GmbH
78549 Spaichingen
Telefon 0 74 24/9 81 05 88
info@special-bike-parts.de
www.special-bike-parts.de

VANUCCI
Importeur Deutschland
LOUIS – Motorradvertriebs GmbH
21035 Hamburg
Telefon 0 40/73 41 93-60
info@louis.de; www.louis.de

SPEZIALISTEN

ABM
Superbike-Kits, Lenker, Fußrasten-anlagen, mulitiClip- Stummel-lenker, SYNTO Hebel, Kennzeichen-halter, Bremskomponenten
ABM Fahrzeugtechnik GmbH
79206 Breisach
Telefon 0 76 67/9 44 60
info@ab-m.de; www.ab-m.de



ABUS
Diebstahlschutz, Schließanlagen
ABUS – August Bremicker
Söhne KG
58300 Wetter
Telefon 0 23 35/63 40
info@abus.de; www.abus.com

ACERBIS
Acerbis Kunststoffteile
Großhandel
Heino Büse MX Import GmbH
52159 Roetgen
Telefon 0 24 71/12 69-0
info@buese.com
www.buese.com
www.acerbis.com

AFAM
Ketten und Kettensätze
Importeur Deutschland
Uwe Keszler Import und
Vertriebs-GmbH
24796 Bredenbek
Telefon 0 43 34/18 76-0
www.keszler-top-brands.de

AIM
Importer Deutschland
Instrumente, Datarecording,
Onboard-Video
memotec GmbH
75031 Eppingen
Telefon 0 72 60/92 04 40
info@me-mo-tec.de
www.me-mo-tec.de

AKE
Helmsprechanlagen, Motorrad-Funkanlagen, -Radio/-Audioanla-gen mit Fernbedienung, Handy-Freisprechsysteme, GPS
AKE-Elektronik
73230 Kirchheim/Teck
Telefon 0 70 21/5 50 44
info@ake-elektronik.de
www.ake-elektronik.de
www.motokom.de

ALAN ELECTRONICS
Kommunikationstechnik der Marken MIDLAND und ALBRECHT
Bluetooth und Interkom Headsets
Alan Electronics GmbH
63303 Dreieich
Telefon 0 61 03/94 81-0
info@alan-electronics.de
www.alan-electronics.de

ALBIG-THRONE
Sitzbankumbauten und -reparaturen
Albig Throne Sitzpolster
71126 Gäufelden-Nebringen
Telefon 0 70 32/7 45 87

ALIANT
Lithium Ultraleicht-Batterien
Importeur Deutschland, Österreich und Schweiz
JAMparts Fahrzeugtechnik
Vertriebs GmbH
71282 Hemmingen
Telefon 0 71 50/97 05-65
info@jamparts.com
www.jamparts.com

ALPHA TECHNIK
Leistungsänderung /Drosselung auf Mofa und 35/72 kW
Alpha Technik GmbH & Co. KG
83071 Stephanskirchen
Telefon 0 80 36/30 07-20
info@alphatechnik.de
www.alphatechnik.de

AMMON
Motor-, Fahrwerkinstand-setzung, Tankaufbereitung, Horex-Spezialist
Ammon Technik
97424 Schweinfurt
Telefon 0 97 21/4 14 55
www.horex-ammon.de
www.tanksiegel.de

ATLAS BRACES
Federbeine, Cartridge Kits
Importeur Deutschland
Zupin Moto-Sport GmbH
83301 Traunreut
Telefon 0 86 69/8 48-110
info@zupin.de; www.zupin.de

AXP
Neck Braces, Nackenschutz
Importeur Deutschland
Zupin Moto-Sport GmbH
83301 Traunreut
Telefon 0 86 69/8 48-110
info@zupin.de; www.zupin.de

BAAS bike parts

BAAS
Lade- und Steckdosensysteme, USB-Adapter, Blinkerinnerungen, Öl-Behälter und -trichter
Baas bike parts
74232 Abstatt
Telefon 0 70 62/97 93 93
info@baas-parts.de
www.baas-parts.de

BAEHR
Sitzbankumbau, Navigations-systeme und Halterungen, Helmsprech- und Funkanlagen, Bluetooth-Technik
baehr tec GmbH
66955 Pirmasens
Telefon 01 80/5 60 00 26
infocenter@baehr.net
www.baehr.net

BAGSTER
Komplettsitzbänke und Sitz-bankumbauten, Gepäcksysteme
Hersteller
SA Bagster
Rue des Peupliers
F-61600 La Ferte Mace
www.bagster.com
Vertrieb Deutschland
Shark Helme Deutschland GmbH
21224 Rosengarten
Telefon 0 41 08/45 80 00
info@shark-helme.com
www.shark-helmets.com

BARTHAU
Motorrad-Transportanhänger
Barthau Anhängerbau GmbH
74547 Untermünkheim-Brachbach
Telefon 0 79 44/63-0
info@barthau.de
www.barthau.de

BAUR
Motorrad-Transportanhänger
Metallbau Markus Baur
71546 Aspach
Telefon 0 71 91/9 26 00
info@mb-aspach.de
www.mb-aspach.de

BD
Sitzbank-Veränderungen nach Maß, Komplettsitzbänke, Wind-schutzscheiben, Fahrschulkits, Sturzbügel, Tankschutzsysteme
BD Motorradzubehör
Deutschland GmbH
41066 Mönchengladbach
Telefon 0 21 61/1 27 87
info@bd-deutschland.de
www.bd-deutschland.de

BDZS
Schadenerkennung und Gutach-tenerstellung Bundesverband der Zweirad-Sachverständigen
14059 Berlin-Charlottenburg
Telefon 0 30/30 30 77 57
info@BdZS.de; www.bdzs.de

BEINERT
Spezialzubehör zum Transport von Motorrädern
Wilfried Beinert – Zweirad-Center
33334 Gütersloh
Telefon 0 52 41/9 23 60
info@beinert-online.de
www.beinert-online.de

BEL-RAY
Motorrad-Schmierstoffe und -Pflegemittel
Vertrieb Deutschland und Österreich
Meneks AG
89275 Elchingen
Telefon 0 73 08/92 83-0
oil@meneks.de
www.online-oil.de

BENDER
Motorrad-Transportanhänger
Bender-Anhänger
56290 Beltheim /Frankweiler
Telefon 0 67 62/82 06
info@bender-anhaenger.de
www.bender-anhaenger.de

BIKE-LIFT
Hebebühnen und Montageständer
Importeur Deutschland
Matthies Motorradteile
20097 Hamburg
Telefon 0 40/2 37 21-0
info-motorrad@matthies.de
www.matthies.de

BIKE-WATCH
Uhren für Motorräder
Büsch Motorcycle Products
Vertriebs GmbH
47661 Issum
Telefon 0 28 35/4 40 57-0
info@bike-watch.de
www.bike-watch.de

BIKERS POINT
Honda GL- Zubehör, Umbauten
Biker's Point GmbH
37170 Uslar
Telefon 0 55 71/92 20 92
info@goldwing.de
www.goldwing.de

BINDER & WÖHRLE
Bowdenzüge, Seilzüge, Kunststoffrohre
Binder & Wöhrle GmbH & Co. KG
77750 Hausach
Telefon 0 78 31/8 09-0
www.binder-woehrle.de

BKG
CNC-Frästeile, Gabelbrücken, Fußrastenanlagen, Lenker, Sonderanfertigungen
Klaus Bongartz GmbH & Co. KG
41366 Schwalmtal
Telefon 0 21 63/9 47 92 23
info@bkg-bikeparts.de
www.bkg-motorradzubehoer.de

BLAHA RACINGPARTS
Sebimoto Rennverkleidungen, Carbon- Zubehör, Racing Ver-kleidungshalter und Heckrahmen, Rennsportzubehör von A bis Z
Blaha Racingparts
63179 Obertshausen
Telefon 0 61 04/7 46 32
info@b-rp.de; www.b-rp.de

BMC
BMC Airfilter
Importeur Deutschland
BMC GmbH
79379 Müllheim
Telefon 0 76 31/1 03 76
info@bmcairfilter.de
www.bmcairfilter.de

BOEHM
Synchrontester für Mehrvergaser-Motoren
Boehm-Synchrontester
81245 München
Telefon 0 89/88 85 91
info@boehm-synchrontester.de
www.boehm-synchrontester.de

BOXER-DESIGN
Motorrad-Klappanhänger
Hersteller
Boxer-Design GBR
88400 Biberach
Telefon 0 73 51/3 00 16 47
www.boxer-design.de

BRINKMANN
Verchromen
Brinkmann GmbH & Co. KG
30161 Hannover
Telefon 05 11/31 95-95
Telefax 05 11/31 95-05
info@brinkmann-chrom.de
www.brinkmann-chrom.de

BÜSE
Fahrwerksteile und Zubehör, Bremsen- und Kettenteile
Heino Büse MX-Import GmbH
52159 Roetgen
Telefon 0 24 71/12 69-0
info@buese.com; www.buese.com

CARAMBA
Reinigung - Pflege - Wartung
Caramba Chemie GmbH
47055 Duisburg
Telefon 02 03/77 86-0
info@caramba.de; www.caramba.de

CARBON FOR BIKES
Feststoffschmierung von Motorradketten
Hersteller
Carbon for Bikes, Schunk Gruppe
56470 Bad Marienberg
Telefon 0 26 61/91 58 28
info@carbonforbikes.com
www.carbonforbikes.com

CARDO
Importeur Deutschland und Österreich
Held Biker Fashion – Held GmbH
87545 Burgberg-Erzflöße
Telefon 0 83 21/66 46-0
held@held.de; www.held.de

CORBIN
Motorrad-Sitzbänke
Hersteller
Corbin Germany
66849 Landstuhl
Telefon 0 63 71/1 86 37
corbin@corbin.de; www.corbin.de

CTEK
Batterieladegeräte
Ctek Sweden AB
Rosungsvägen 3
SE-77670 Vikmanshyttan
Telefon 00 46 22 53/51 00
www.ctek.de

CYCLE WORLD
Honda Umbauten
Cycle World GmbH
99974 Ammen-Mühlhausen
Telefon 0 36 01/44 23 08
cycle.world@t-online.de
www.cycle-world-gmbh.de

DÄSCHLEIN
Tankrestaurierung
Theo Däschlein
91572 Bechhofen
Telefon 0 98 22/75 56
info@daeschlein.de
www.daeschlein.de

DÄRR
Expeditionsservice, Reise-ausrüstung, Alu-Kisten, Satellitennavigation
Därr Expeditionsservice GmbH
81379 München
Telefon 0 89/80 20 32
info@daerr.de; www.daerr.de

DATA PARTS
Ersatzteile für Daelim und viele Rollermarken
Demharter
89407 Dillingen/Donau
Telefon 0 90 71/58 90-0
www.demharter.de

DAX UND MONKEY-SHOP
Import von Motoren, Umbauten und Motorradzulassung von Dax, Monkey und deren Replikas
K. Pfundheller
45257 Essen
Telefon 02 01/4 66 81 12
pfundi@gmx.de
www.dax-monkey-service.de

DC-KETTEN
Importeur Deutschland
Götz GbR
72415 Grosselfingen
Telefon 0 74 76/93 31 50
info@goetz24.de; www.goetz24.de

DELO
Batterien und Luftfilter
Importeur Deutschland
LOUIS – Motorradvertriebs GmbH
21035 Hamburg
Telefon 0 40/73 41 93-60
info@louis.de; www.louis.de



DELL'ORTO
Motorrad-Vergaser
Importeur Deutschland
Stein-Dinse GmbH
38179 Braunschweig (Schwülper)
Telefon 05 31/1 23 30 00
info@stein-dinse.com
www.stein-dinse.com

DID
DID-Kettensätze, YUASA-Batterien, SBS-Bremsbeläge, Hiflofiltro-Filter, NGK-Zündkerzen, K&N-Luftfilter, FCC-Kupplungen
Langenscheidt GmbH
45711 Datteln
Telefon 0 23 63/36 18-0
info@langenscheidt-gmbh.de
www.langenscheidt-gmbh.de
Importeur Deutschland
Matthies Motorradteile
20097 Hamburg
Telefon 0 40/2 37 21-0
info-motorrad@matthies.de
www.matthies.de

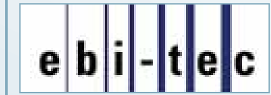
DIDT
Tipps und Teile für Zweitakt-MZ bis Baujahr 1990, MZ-Gespanne
K. L. Didt
55469 Mutterschied
Telefon 0 67 61/29 03
mz-laden@t-online.de
www.mz-laden.de

DIMO
Verkleidungen, Höcker, Plexiglasscheiben
Dimo Kunststofftechnik
53474 Ahrweiler
Telefon 0 26 41/46 53
dimo-verkleidungen@t-online.de
www.dimoonline.de

DUCATI LEASING
Leasing, Finanzierungen, Umbauten, Tuning
Ducati Weimar
Jürgen Apel
99427 Weimar
Telefon:03643 42 03 25
www.ducatiweimar.de
www.ducatileasing.com
motorapel@aol.com

DYNOJET
Vergaserkits
Importeur Deutschland
Racimex Vertriebs-GmbH
22926 Ahrensburg
Telefon 0 41 02/8 03 95-0
info@racimex.de; www.racimex.de

DYNOJET
Motorrad-Leistungsprüfstände, Power Commander und Power Vision
Importeur Deutschland
Micron Systems
90765 Fürth
Telefon 09 11/9 36 74-0
info@micronsystems.de
www.micronsystems.de
EBC Bremsen und Kupplungen
28816 Stuhr
Telefon 04 21/8 72 55 44
info@ebc-brakes.de
www.ebcbrakes.de



EBI-TEC
Motorrad-Alarmanlagen mit GPS
Hersteller
ebi-tec GmbH
71364 Winnenden
Telefon 0 71 95/58 32 79
www.ebi-tec.de



ECOTANICA
Ölauffangbehälter, Benzinkanister
Kontaktadresse Deutschland
MCA Service GmbH
30938 Burgwedel
Telefon 0 51 39/4 02 79 80
info@ecotanica.de
www.ecotanica.com



ELF
Schmierstoffe
TOTAL Deutschland GmbH
10557 Berlin
Telefon 0 30/20 27 67 88
rm.order@total.de
www.elfmoto.de

ENDUROBUNKER
Enduro-Gebrauchtteile
Endurobunker GmbH
85055 Ingolstadt
Telefon 08 41/99 35 08 00
info@endurobunker.de
www.endurobunker.de

ENDURO-TEILE
Enduro-Gebrauchtteile
Paul Gierscher
81476 München
Telefon 0 8171/34 66 78
info@enduroteile.com
www.enduroteile.com

ENSAT
Gewindeeinsätze
Kerb-Konus Vertriebs GmbH
92224 Amberg
Telefon 0 96 21/67 90
kkv-amberg@kerbkonus.de
www.kerbkonus.de

ENUMA
Ketten, Kettensätze und Kettenräder, Spezial-Kettenrad-fertigung, technisches Zubehör
Motorrad Schüller GmbH
68649 Groß-Rohrheim
Telefon 0 62 45/9 94 79 10
info@enuma.de; www.enuma.de

EVOTECH
Kennzeichenhalter, Motor-schützer, Tankdeckel, Brems-flüssigkeitsbehälter
Hersteller
Vertriebskoordination Deutschland
Hattech Hubert Sommer
89155 Ringingen
Telefon 0 73 44/95 25 86
hatt@hattech.de; www.hattech.de

FACTORY EFFEX
Aufkleber und Sitzbankbezüge
Götz GbR
72415 Grosselfingen
Telefon 0 74 76/93 31 50
info@goetz24.de; www.goetz24.de

FANTIC
Ersatzteile
Zentrallager Deutschland
Pandikow Motorcycle + Scooter
65554 Limburg-Ahlbach
Telefon 0 64 33/26 89
info@fantic.de; www.fantic.de

FANTIC
Ersatzteile für RC 50/80, XM 125
HGS Motorrad
73312 Geislingen/Steige
Telefon 0 73 31/6 07 07
Telefax 0 73 31/95 14 93
Ersatzteile für Sportmotorräder
Zweiradhandel Peter Schwarz
56651 Niederzissen
Telefon 0 26 36/61 98
info@ schwarz-zweiradhandel.de
www.schwarz-zweiradhandel.de



FEHLING
Lenker, Schutzbügel, Gepäckträger und Chromparts
Hersteller
Ernst Fehling GmbH & Co.
58739 Wickede/Ruhr
Telefon 0 23 77/20 33
info@fehling.de; www.fehling.de

FEUERSTUHL.DE
Kettensätze mit originalen und alternativen Übersetzungen, Verschleiß- und Zubehörteile
57580 Gebhardshain
Telefon 0 27 47/9 15 88 04
info@feuerstuhl.de
www.feuerstuhl.de

FLY-DESIGN
Rückspiegel und Sturzpads
Vertrieb
MIZU Vertriebs GmbH
78247 Hilzingen
Telefon 0 77 31/90 67-0
info@mizu.de; www.mizu.de

FORCEFIELD
Protektoren
Importeur Deutschland
Germot Zweirad-Zubehör
Vertriebs GmbH
63303 Dreieich
Telefon 0 61 03/4 59 10-0
info@germot-online-shop.de
www.germot.de

FRITEC
Batterie-Frischhalte- und -Ladegeräte, Elektronik-Zubehör
Friedrich & Hitschfel GmbH
91338 Igensdorf
Telefon 0 91 92/9 95 95 99
welcome@fritec.de; www.fritec.de

GALFER WAVE
Bremsscheiben und -beläge
Importeur Deutschland
Hermann Hartje KG
27318 Hoya/Weser
Telefon 0 42 51/8 11-40
info@hartje.de; www.hartje.de

GARMIN
GPS-Satellitennavigation
Garmin Deutschland GmbH
85748 Garching
Telefon 0 89/85 83 64-0
www.garmin.de

GERBER
Multifunktionstools
Herbertz GmbH Messerclub
42655 Solingen
Telefon 02 12/20 63 01 66
info@herbertz-messerclub.de
www.herbertz-messerclub.de



GILLES TOOLING
Fußrasten, Handhebel, Gabelbrücken, Kettenspanner, Schmiederäder
gilles.tooling.gmbh
6868 Wecker/Luxemburg
Telefon 0 03 52/26 78 93-1
info@gillestooling.com
www.gillestooling.com

GRÄBER
Edelstahlschrauben auch in Zollmaßen
Uwe Gräber
24906 Flensburg
Telefon 04 61/2 84 80
info@va-schrauben.de
www.va-schrauben.de

GRAMMDORF
Auspuff-Flammspritzen, Rostschutz
Hans-Peter Grammdorf GmbH
70499 Stuttgart
Telefon 07 11/8 87 32 23
info@grammdorf-stuttgart.de
www.grammdorf-stuttgart.de

GRO
Motorenöle
Importeur Deutschland
Jochen Bader Motorsport
73084 Salach
Telefon 0 71 62/93 15 44
www.jochen-bader-motorsport.de



GSG
Sturzpads, Umbauteile für Sport- und Naked Bikes
GSG-Mototechnik GmbH
32699 Extertal
Telefon 0 57 54/6 55
info@gsg-mototechnik.de
www.gsg-mototechnik.de



HAGEN SPORTZUBEHÖR
Import und Vertrieb von Ganganzeigen und Kühlergitter
Hagen Sportzubehör GmbH
90765 Fürth
Telefon 09 11/93 69 50
info@hagenmotorsport.de
www.hagenmotorsport.de

SPEZIALISTEN

HÄNSLE
Verkleidungsteile für BMW und Kawasaki
Hänsle Motorradsport GmbH
77955 Ettenheim-Altdorf
Telefon 0 78 22/4 45 80
info@haensle.de; www.haensle.de

HARBECK
Motorrad-Transportanhänger
Harbeck Fahrzeugbau GmbH
83329 Waging am See
Telefon 0 86 81/4 09-0
info@harbeck.de
www.harbeck.de

HAUNGS
Wechselsitzbänke, Staufach-abdeckungen, Höckerpolster, GFK- und CFK-Verarbeitung, Komplettumbauten
hs Kunststofftechnik – Harald Haungs
74912 Kirchardt-Berwangen
Telefon 0 72 66/91 67 61
info@hs-1.de; www.hs-1.de



HAZET
Werkzeug
HAZET-WERK
Hermann Zerver GmbH & Co. KG
42857 Remscheid
Telefon 0 21 91/79 20
info@hazet.de; www.hazet.de

HEESCH & CARSTENSEN
Honda Gold Wing- und F6C-Spezia-list, Importeur Deutschland für Cobra/USA, J&M Helmsprechanla-gen, Big Bike Parts, Küryakyn
Heesch & Carstensen
24941 Flensburg
Telefon 04 61/18 29 71 60
goldwing.heesch@t-online.de
www.gl-teile.de

HEINEMANN
Felgenrichtbetrieb
Heinemann GmbH
47647 Kerken
Telefon 0 28 33/24 17
www.felgenrichten.de

HELICOIL
Gewindeeinsätze und -reparatur
Böllhoff Verbindungstechnik GmbH
33649 Bielefeld
Telefon 05 21/44 82 -234
info@boellhoff.com
www.boellhoff.com

HH RACE-TECH
Gabelbrücken, Fußrasten-anlagen, Lenkerstummel, Bremskolben
HH Race-Tech Aluproducts GmbH
Hubert Hofmann
72108 Rottenburg
Telefon 0 74 57/9 48 20 90
info@hh-racetech.de
www.hh-racetech.de

HOECKLE
Großhandel Zweiradteile und Zubehör
Eberhard Hoeckle GmbH
72116 Mössingen
Telefon 0 74 73/37 31 65
info@hoeckle.com
www.hoeckle.com

HONDA GOLD WING
GL-Werkstatt und Zubehör, Sitzbankumbauten und EML-Gold-Wing-Trike
G.G. Motorbike Point
79364 Malterdingen
Telefon 0 76 44/93 16 66
gg.motorbike@t-online.de
www.gg-motorbike.de

HORNIG
BMW-Zubehör, Fertigung, Vertrieb und Umbauten
Motorradzubehör Hornig GmbH
93413 Cham
Telefon 0 99 71/99 66 10
www.mhornig.de

HUSCHKE+WIRTH
Umbauten und Instandsetzungen an Fahrwerk, Motor, Getriebe und Elektrik, BMW- und Yamaha-Spezialist
Huschke und Wirth GmbH
44795 Bochum
Telefon 02 34/9 47 19 19
info@hw-bochum.de
www.hw-bochum.de



ILMBERGER
Carbon-Teile, Auspuffanlagen Hersteller
Ilmberger Carbonparts
82041 Oberhaching
Telefon 0 89/6 13 38 93
info@ilmberger-carbon.com
www.ilmberger-carbon.com

INTAMIN
Motorradanhänger Hersteller
INTAMIN Betriebsgesellschaft mbh &Co. KG
56584 Rüscheid
Telefon 0 26 39/9 31 00
info@intamin.de
www.gfk-anhaenger.de

INTERPHONE
Gegensprechanlagen, Navi-gationsgeräte, HD-Action-Cameras Importeur Deutschland und Österreich
Eberhard Hoeckle GmbH
72116 Mössingen
Telefon 0 74 73/37 31 65
info@hoeckle.com
www.hoeckle.com

ISRAEL
Spezialist für BMW, Motoreninstandsetzung
Motoren-Israel GmbH
56335 Neuhäusel
Telefon 0 26 20/88 00
info@motoren-israel.de
www.motoren-israel.de

ITALO-SHOP NEUSS
Versand Ducati-Spezialteile
Italo-Shop Neuss
41462 Neuss
Telefon 0 21 31/8 86 22 04
italoshop@t-online.de
www.italo-shop.com

JÄGER SCHRAUBEN
Aluminium- und Titanschrauben
Thomas Jäger
58332 Schwelm
Telefon 0 23 36/91 30 66
info@jaeger-schrauben.de
www.jaeger-schrauben.de

JECKEL
Verkleidungen, Teile und Zubehör für klassische BMW, Hersteller der Heinrich-Tanks
Theofried Jeckel
65510 Idstein
Telefon 0 61 26/41 77 + 7 08 64
www.jeckel-motorradzubehoer.de

JMC
Motorradöle und Pflegemittel Importeur Deutschland
Matthies Motorradteile
20097 Hamburg
Telefon 0 40/23 72 10
www.matthies.de

JMP
Werkzeug Importeur Deutschland
Matthies Motorradteile
20097 Hamburg
Telefon 0 40/23 72 10
info-motorrad@matthies.de
www.matthies.de

JMT
JM Technic Verschleißteile Importeur Deutschland
Matthies Motorradteile
20097 Hamburg
Telefon 0 40/23 72 10
info-motorrad@matthies.de
www.matthies.de

JUNGBLUTH
Sitzbänke neu- und umpolstern, Sitzheizungen
Jungbluth Sitzbänke
52385 Nideggen-Wollersheim
Telefon 0 24 25/90 14 70
www.motorrad-sitzbaenke.de

K&N
K&N-Luftfilter Importeur Deutschland
Racimex Vertriebs-GmbH
22926 Ahrensburg
Telefon 0 41 02/8 03 95-0
info@racimex.de; www.racimex.de

KAHEDO
Sitzbänke, Tankrucksäcke
Kahedo GmbH & Co. KG
72406 Bisingen
Telefon 0 74 76/23 05
info@kahedo.com
www.kahedo.de

KAHMANN & ELLERBROCK
Schrumpfschläuche
Kahmann & Ellerbrock
33609 Bielefeld
Telefon 05 21/30 90
info@ke.de; www.ke.de

KA-JA TACHODIENST
Reparatur von Instrumenten aller Art, Spezialist für Oldtimerinstrumente
Ka-Ja Tachodienst
91077 Neunkirchen
Telefon 0 91 34/99 33 68
ka-ja-tacho@t-online.de
www.ka-ja-tacho.de

KAYSER
Spezialist für BMW- und Moto Guzzi-Getriebe
Wolfgang Kayser
71384 Weinstadt-Strümpfelbach
Telefon 0 71 51/6 42 12
kayser-getriebe@t-online.de
www.kayser-getriebe.de



KELLERMANN
Motorrad-Blinker, Lenker-schwingungsdämpfer, technisches Zubehör
Kellermann GmbH
52070 Aachen
Telefon 02 41/93 80 80
info@kellermann-online.com
www.kellermann-online.com

KERN-STABI
Montageständer-Systeme, Hebebühnen, Rangierhilfen, Gabelstabilisatoren, Design-Sturz-Pads
Kern-Stabi Montagetechnik
79364 Malterdingen
Telefon 0 76 44/64 13
info@kern-stabi.de
www.kern-stabi.de

KESZLER
Afam-Ketten, Braking-Bremsanlagen, Batterien, Allegri-Befestigungsteile Importeur Deutschland
Uwe Keszler Import und Vertriebs-GmbH
24796 Bredenbek
Telefon 0 43 34/18 76-0
www.keszler-top-brands.de

KEXEL
Kurbelwellenreparatur, Hochleistungsbeschichtung
Kexel GmbH
56459 Ailertchen
Telefon 0 26 63/68 23
l.kexel@t-online.de
www.kexel.de

K-F-Z
Hayabusa und B-King Spezialteile
K-F-Z-GmbH
89231 Neu-Ulm
Telefon 07 31/9 70 90 50
info@hayabusashop.de
www.hayabusashop.de

KLAERE-CARBON
Exklusive Karbon-Teile Hersteller
Klaere Carbon
15566 Schöneiche bei Berlin
Telefon 0 30/65 49 55 90
info@klaere-carbon.com
www.klaere-carbon.com

KREIDLER
Ersatzteile und Fahrzeuge
Kreidler Dienst Kurt Hellmuth
70806 Kornwestheim
Telefon 0 71 54/46 86
info@kreidlerdienst.de
www.kreidlerdienst.de

KREIDLER-DEALER
Ersatzteile, Fahrzeuge, Service
Maik Zetzsche
44894 Bochum
Telefon 02 34/5 07 16 99
maik@kreidler-dealer.de
www.kreidler-dealer.de

KRONTEC
Bremsleitungen aus Edelstahl, Schnelltrennkupplungen
Krontec Maschinenbau GmbH
93083 Obertraubling
Telefon 0 94 01/5 25 30
www.krontec.de; info@krontec.de

KRYPTONITE
Diebstahlschutz Importeur Deutschland
Götz GbR
72415 Grosselfingen
Telefon 0 74 76/93 31 50
info@goetz24.de; www.goetz24.de

KUGELFLEX
Kugelgelenk Navi- und Kamera-halter für alle Motorradmodelle
Raul Fahrzeugtechnik GmbH
66687 Wadern-Nunkirchen
Telefon 0 68 74/18 23 22
www.gs-power.de

KUKKO
Mechanische und hydraulische Abziehvorrichtungen, Sonderwerkzeuge
KUKKO Werkzeugfabrik
Kleinbongartz & Kaiser oHG
40721 Hilden
Telefon 0 21 03/97 54-30 0
info@kukko.com; www.kukko.com

KUNZER
Werkzeuge, Werkstattausrüstung und Verbindungstechnik
Willy Kunzer GmbH
85661 Forstinning
Telefon 0 81 21/22 00
info@kunzer.de; www.kunzer.de

LANGSTÄDTLER
Radspannerei, Einspeichservice
Bikes & Wheels
28309 Bremen
Telefon 04 21/44 55 35
info@bikes-wheels.de
www.bikes-wheels.de

LASER CAT/BAT
Fahrwerksvermessung
Profi Products – Reiner Bayer
67705 Trippstadt
Telefon 0 63 06/7 01 70
www.profi-products.de

LUDWIG-TUNING
Brems- und Fahrwerkstechnik für Motorräder
Firma Ludwig Tuning
Rolf Ludwig
64673 Zwingenberg
Telefon 0 62 51/8 60 34 87
www.ludwig-tuning.de
www.ps-tuning24.de

LUMA
Schlösser
Importeur Deutschland
Niemann + Frey GmbH
47829 Krefeld
Telefon 0 21 51/55 54-0
zentrale@niemann-frey.info
www.niemann-frey.de
Importeur Deutschland
Held Biker Fashion – Held GmbH
87545 Burgberg-Erzflöße
Telefon 0 83 21/66 46-0
held@held.de; www.held.de



MAGURA
Lenker, hydraulische Brems- und Kupplungssysteme
Magura
Gustav Magenwirth GmbH & Co. KG
72574 Bad Urach
Telefon 0 71 25/1 53-0
passionpeople@magura.de
www.magura.com

MAHLE
Kolben und Zylinder
Hersteller
Mahle GmbH
70376 Stuttgart
Telefon 07 11/5 01-0
www.mahle.com

MBD
Bugspoiler, Lenkerverkleidungen, MBD Kunststofftechnik
Peter Engler
77975 Ringsheim
Telefon 0 78 22/4 41 97
mbd.superbike@t-online.de
www.mbd-superbike.de

M-CAX
Kettenräder, Ritzel, Technikteile für Enduro und Motocross
Importeur Deutschland
MJ Sport
Wiesentheid
Telefon 0 93 83/90 28 46
www.mjsport.de
info@mjsport.d

MCET
Poggipolini Aluminium- und Titanschrauben, Spezialteile Titan und Karbon, Öhlins Service
Motorcycle Equipment Thiele
60388 Frankfurt
Telefon 0 61 09/72 10 44
info@mcet.de; www.mcet.de

MECATECNO
Kinderelektrofahrzeuge
Importeur Deutschland
Jochen Bader Motorsport
73084 Salach
Telefon 0 71 62/93 15 44
www.mecatecno.de

MEFO
Enduro-Ersatzteile und Zubehör
Mefo Sport GmbH
97520 Röthlein
Telefon 0 97 23/91 91-0
info@mefo.de; www.mefo.de

MEMO
Synchrontester für Mehrvergaser-Motoren
Memo GmbH
81245 München
Telefon 0 89/8 21 10 57
info@vergaser-synchrontester.de
www.vergaser-synchrontester.de

MEMOTEC
Hersteller
Zeitnahme, Messegeräte, Sensoren
memotec GmbH
75031 Eppingen
Telefon 0 72 60/92 04 40
info@me-mo-tec.de
www.me-mo-tec.de



MICRONSYSTEMS
Dynojet Powercommander und Vergaserkits, K&N-Luftfilter, Micron-Auspuffanlagen, Motorrad-Leistungsprüfstände, Einspritzanlagen-Tuning
Micron Systems GmbH
90765 Fürth
Telefon 09 11/93 67 40
info@micronsystems.de
www.powercommander.de

MOBIL-TECH
Ducati- und Aprilia-Werkstatt-zubehör, Montageständer, Luft-filter, Anti-Hopping-Kupplungen
Fat-GmbH
78582 Balgheim
Telefon 0 74 24/9 31 38 99
info@fat-cat.eu
www.mobil-tech.de

MÖSER
Normteile und Edelstahl-schrauben, auch in Zollmaßen
Manfred Möser
36381 Schlüchtern-Gundhelm
Telefon 0 66 64/91 95 66
info@moeser-schrauben.de
www.moeser-schrauben.de

MOTEK
Motorrad-Elektrik, Elektrik-Teile, Kabelbäume, Rat und Tat
Motorradelektrik
33649 Bielefeld
Telefon 05 21/45 37 44
www.motek.de

MOTOCINCH
Schnell-Befestigungssysteme für den Motorradtransport
Importeur Deutschland
2Wheel-Distribution
GmbH & Co KG
71665 Vaihingen/Enz
Telefon 0 71 42/28 90 00
info@2wheel-distribution.com
www.2wheel-distribution.com
www.motocinch-europe.com

MOTO-DETAIL
Diebstahlschutz
Importeur Deutschland
LOUIS – Motorradvertriebs GmbH
21035 Hamburg
Telefon 0 40/73 41 93-60
info@louis.de; www.louis.de

MOTOGADGET
Instrumente und elektrisches Zubehör für Motorräder
Importeur Deutschland
motogadget GmbH
10997 Berlin
www.motogadget.com

MOTOGRAFIX TANKPADS
Importeur Deutschland
CYPACC Parts &
Accessories GmbH
44866 Bochum
Telefon 0 23 27/9 60 90
service@cypacc.de
www.cypacc.de

MOTORRAD RACING GRÜN
Zylinder honen, beschichten, Kolbenbeschichtung, Felgen-aufbereitung
Motorrad Racing Grün
41542 Dormagen
stephan.gruen@motorrad-racing.de
www.motorrad-racing.de

MOTOREX
Motorenöle, Schmier- und Pflegemittel
Vertrieb Deutschland
SAV MOTOREX GmbH
59702 Arnsberg
Telefon 0 29 32/28 03 26
www.motorex.com

Niemann + Frey GmbH
47829 Krefeld
Telefon 0 21 51/55 54-0
zentrale@niemann-frey.info
www.niemann-frey.de

MOTO-RICKERT
Laser-Rahmenmessung, Rahmenlehre alle Fabrikate
Moto-Rickert GmbH
56338 Braubach
Telefon 0 26 27/96 04 90
info@moto-rickert.de
www.moto-rickert.de



MRA
Motorrad-Windschilde
MRA Klement GmbH
79331 Teningen-Nimburg
Telefon 0 76 63/93 89-0
info@mra.de; www.mra.de



M+S SOLUTION
Ladegeräte, Alarmanlagen, Motorradzubehör
M+S Solution GmbH
90530 Wendelstein
Telefon 0 91 29/90 99 23-0
frage@m-u-s.com; www.m-u-s.com

MÜLLER
Customteile, Komplettumbauten und Parts für Harley-Davidson
Hersteller
Müller Motorcycle AG
86669 Königsmoos/Klingsmoos
Telefon 0 84 33/92 99 70
info@m-motorcycle.de
www.m-motorcycle.de



MV MOTORRAD-TECHNIK
Tourenzubehör, Veredelungen, Lenkerumbauten, Frästeile für alle Motorradmarken
MV Motorradtechnik GmbH
41751 Viersen
Telefon 0 21 62/3 25 64
mail@verholen.de; www.verholen.de

MZ-B
Ersatzteile für MZ, Jawa, Velorex-Seitenwagen und Babetta-Mopeds, elektronische Ersatzsys-teme für Lichtmaschinen und Zündungen von Oldtimern
MZ-B Vertriebs GmbH
10318 Berlin
Telefon 0 30/50 17 35 20
www.powerdynamo.biz

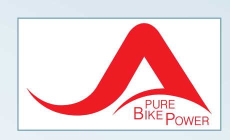


NGK
Zündkerzen
Niederlassung Europa
NGK Spark Plug Europe GmbH
40880 Ratingen
Telefon 0 21 02/97 40 00
www.ngkntk.de

NORDKAP
Zelte, Schlafsäcke
Importeur Deutschland
LOUIS – Motorradvertriebs GmbH
21035 Hamburg
Telefon 0 40/73 41 93-60
info@louis.de; www.louis.de

NORTON
Ersatzteile, Gebrauchtteile Onlineshop und Kontaktadresse
Norton Motors GmbH
82205 Gilching
Telefon 0 81 05/27 18 81
norton@nortonmotors.com
www.nortonmotors.com

OUTDOOR
Campingausrüstung
Importeur Deutschland
LOUIS – Motorradvertriebs GmbH
21035 Hamburg
Telefon 0 40/73 41 93-60
info@louis.de; www.louis.de



PAZZO RACING
Verstellbare Brems- und Kupplungshebel
Importeur Europa ohne UK
J+A Zweirad GmbH
51588 Nümbrecht
Telefon 0 22 93/60 44
team@ja-zweirad.de
www.pazzoracing.eu

PETRI
Sitzpolster-Reparaturen und -Umbauten
Petri Motorradsitzpolster
Waldhauserstraße 34
72459 Albstadt-Laufen
Telefon 0 74 35/13 89
Telefax 0 74 35/17 66

PFERRER
Verkleidungen
Pferrer Renntechnik GmbH
53909 Zülpich
Telefon 0 22 52/13 31
info@pferrer.de; www.pferrer.de

PITSCH
Elektronik-Zündanlagen, Kröber-Drehzahlmesser
Herbert Pitsch
Wilhelmstraße 29
56333 Winningen
Telefon 0 26 06/15 38
Telefax 0 26 06/23 38

PREISSER
Wehrmachtsgespanne, Oldtimerteile, Radspannerei
Manfred Preisser
61118 Bad Vilbel
Telefon 06 01/30 49 38
preisser@r75.de; www.r75.de

PROCHARGER
Ladegeräte, Kfz-Elektrik
Importeur Deutschland
LOUIS – Motorradvertriebs GmbH
21035 Hamburg
Telefon 0 40/73 41 93-60
info@louis.de; www.louis.de

PROCYCLE
Motorenöle, Pflegemittel
Vertrieb Deutschland
LOUIS – Motorradvertriebs GmbH
21035 Hamburg
Telefon 0 40/73 41 93-60
info@louis.de; www.louis.de

PROFI-PRODUCTS
PDL – Profi Dry Lube-Ketten-schmierung, Laser-Kettenjustie-rung und -Spurvermessung
Hersteller
Profi Products – Reiner Bayer
67705 Trippstadt
Telefon 0 63 06/7 01 70
info@profi-products.de
www.profi-products.de

SPEZIALISTEN

PRO-LIFT
Montageheber und Motorradbühnen
Ulrich Schimmack
41747 Viersen
Telefon 0 21 62/35 39 67
info@pro-lift-montagetechnik.de
www.pro-lift-montagetechnik.de

PROLINE
Pro Line; orthopädische Gelenkstützen für Offroad-Fahrer
Mefo Sport GmbH
97520 Röthlein
Telefon 0 97 23/91 91-0
info@mefo.de; www.mefo.de

P.S.LACKIERUNGEN
Original-, Reparatur- und Designlackierungen
P.S. Oberflächen GmbH
Peter Stücker Design
48336 Sassenberg
Telefon 0 25 83/43 04
info@ps-oberflaechen.de
www.ps-oberflaechen.de

QUALITY PRODUCTS
Spezialteile aus Titan und Aluminium
Quality Products
83104 Tuntenhausen
Telefon 0 80 65/18 09 13
kontakt@qualityproducts.de
www.qualityproducts.de

RACEFOXX.COM

RACEFOXX
Carbonteile, Reifenwärmer, Trackparts
LTP Litschka GmbH & Co. KG
42857 Remscheid
Telefon 0 21 91/7 10 33
sales@racefoxx.com
www.racefoxx.com

RAPIDBIKE
Elektronische Einspritzmodule Importeur Deutschland
JAMparts Fahrzeugtechnik
Vertriebs GmbH
71282 Hemmingen
Telefon 0 71 50/97 05-65
info@jamparts.com
www.jamparts.com

RC MACHINES
Werkstattausrüstung
RC Machines S.àr.l.
L-6131 Junglinster
Telefon 0 03 52/2/78 76 76-1
info@rc-machines.com
www.rc-machines.com

REGINA
Ketten, Kettenkits, Steuerketten Importeur Deutschland
Heino Büse MX-Import GmbH
52159 Roetgen
Telefon 0 24 71/12 69-0
www.buese.com

REIKON
Lenker und Fußrastenanlagen Importeur Deutschland
MV-Trading Deutschland
82418 Murnau
Telefon 0 88 41/4 88 03 30
info@mvtrading.de
www.mvtrading.de

REKLUSE
Automatik-Kupplung für Off-Road Motorräder Importeur Deutschland
2Wheel-Distribution
GmbH & Co KG
71665 Vaihingen/Enz
Telefon 0 71 42/28 90 00
info@2wheel-distribution.com
www.rekluse-europe.com

REMO
Hebebühnen
REMO Hebebühnen GmbH
87452 Altusried
Telefon 0 83 73/14 55
remo.hebebuehnen.gmbh
@t-online.de
www.remo-gmbh.de

REPSOL
Schmier- und Pflegemittel für Motorräder Alleinvertrieb Deutschland
Meneks AG
89275 Elchingen
Telefon 0 73 08/92 83-0
oil@meneks.de; www.online-oil.de

R.H.
Motorradlacke
R.H. Lacke GmbH
27239 Twistringen
Telefon 0 42 43/20 88
www.motorradlack.de

RIEGER
Metallveredelung
Firma Franz Rieger
89555 Steinheim/Albuch
Telefon 0 73 29/8 03-0
www.rieger-mv.de

RIZOMA
Aluminium-Stylingprodukte
Rizoma Germany
71636 Ludwigsburg
Telefon 0 71 41/9 72 29-0
germany@rizoma.de
www.rizoma.com
www.rizoma.de

RK
RK-Ketten Importeur Deutschland
Matthies Motorradteile
20097 Hamburg
Telefon 0 40/23 72 10
info-motorrad@matthies.de
www.matthies.de

ROSTBUSTER
Trockeneis-Strahlen
Rostbuster – Schad GmbH
61118 Bad Vilbel
Mobil 01 76/21 63 88 84
www.rostbuster.de

ROTHEWALD
Motorrad-Qualitätswerkzeuge Importeur Deutschland
LOUIS – Motorradvertriebs GmbH
21035 Hamburg
Telefon 0 40/73 41 93-60
info@louis.de; www.louis.de

ROTWEISS
Schleif- und Polierpasten für unterschiedlichste Materialien
J. Zürn – ROTWEISS-Produkte
88142 Wasserburg
Telefon 0 83 82/8 90 44
info@rotweiss.com
www.rotweiss.com

R&R
Restaurierungen
R&R Kfz GmbH
82216 Maisach-Überacker
Telefon 0 81 35/9 91 40
info@rr-kfz.de; www.rr-kfz.de

RR
Öltemperatur-Direktanzeiger Hersteller
RR-Motorsport-Ries
79664 Wehr/Öflingen
Telefon 0 77 61/91 98 18
info@rr-motorsport-ries.de
www.rr-motorsport-ries.de

RSI-PERFORMANCE MOTORSPORT

RSI PERFORMANCE
ECU flash für alle Marken
Roman Seestaller, Thomas Frankl
82549 Königsdorf
Telefon 0 81 79/4 67
info@rsi-performance.de
www.rsi-performance.de



RST-PERFORMANCE
Bremsen, Gabelbrücken, Komplettgabeln, Cartridges, Felgen, Brems- und Kupplungshebel, Fußrastenanlagen, Stahlflexleitungen, Lenkererhöhungen Hersteller
MIZU Vertriebs-GmbH
78247 Hilzingen
Telefon 0 77 31/9 06 70
info@mizu.de
www.rst-performance.com

S100/DR. WACK
Kettensprays, Reinigungs- und Pflegemittel
Dr. O. K. Wack Chemie GmbH
85053 Ingolstadt
Telefon 08 41/6 35-0
wack.info@wackchem.com
www.wackchem.com

SAITO
Motorrad-Verschleißteile Importeur Deutschland
LOUIS – Motorradvertriebs GmbH
21035 Hamburg
Telefon 0 40/73 41 93-60
info@louis.de; www.louis.de

SALCH
Kunststoff-Beschichtungen, Sand- und Glasstrahlen
Johannes Salch
Am Stöckleinsbrunnen 5
97762 Hammelburg-Westheim
Telefon 0 97 32/39 30

SCHEIBNER & OLK
Neu-, Gebrauchtteile und Zubehör für Triumph
Scheibner & Olk
38126 Braunschweig
Telefon 05 31/7 14 48
info@scheibner-olk.de
www.scheibner-olk.de

SCHEUERLEIN
Kolben und Kolbenringe für klassische Motorräder, Zylinder- und Kurbelwellenschleiferei, Zylinderkopf-Instandsetzung, Diagnosegeräte, Colortune 500, Kawasaki-Gebrauchtteile
Scheuerlein
91522 Ansbach
Telefon 09 81/1 75 54
info@scheuerlein.de
www.scheuerlein.de

SCHMID
Motorradsitzbau, Motorradsitze, Sitzbankumbau, Sitzbank-Neubezug, Polsterung
Firma Roland Schmid
72351 Geislingen
rs@motorradsitzbau.de
www.motorradsitzbau.de

SCHWARZ
Präzisionsteile für Motorräder, Schwingen- und Lenkkopflager
Firma Emil Schwarz
73660 Urbach
Telefon 0 71 81/9 95 29-0
service@emilschwarz.de
www.emilschwarz.de

SCOTTOILER
Automatische Kettenschmiersysteme, Spezial-Motorradöle
Rock Oil Vertriebs-GmbH
55232 Alzey
Telefon 0 67 31/54 79 46
shop@rockoil.de
www.scottoiler.de

SEBIMOTO
Rennverkleidungen und Carbon-Zubehör
Blaha Racingparts
63179 Obertshausen
Telefon 0 61 04/7 46 32
info@b-rp.de; www.b-rp.de

SEBY-POLY
GFK-Teile für italienische Motorräder
Novacom GmbH
Pb: Seby-Poly
52076 Aachen
Telefon 024 08/93 89 93-0
informazione@seby-poly.de
www.seby-poly.de

SICOM
Composite Ceramic-Bremsanlagen
SICOM GmbH
82041 Oberhaching
Telefon 0 89/6 13 38 93
info@sicom-brakes.de
www.sicom-brakes.de

SIEBENROCK
Spezialist für neue und gebrauchte BMW-Teile, eigene Fertigung, Zubehör, Umbauten
Siebenrock GmbH
73240 Wendlingen
Telefon 0 70 24/46 88-10
info@siebenrock.com
www.siebenrock.com

SIEG
Spezialist für Kettenräder
Motorradteile Sieg
64560 Riedstadt-Leeheim
Telefon 0 61 58/7 35 35
sieg@ls-motorradteile.de
www.ls-motorradteile.de

SILENT-HEKTIK
Motorrad-Elektronik, Zündanlagen, Zündspulen, Einspritzanlagen
Silent Hektik Automotive
Hard- & Software
59425 Unna
order@silent-hektik.com
www.silent-hektik.com

SM-SPORT
Großhandel für Offroad-Zubehör, Importeur für Denicol, Ramirez, Reikon, Rino, Tecnosol
SM-Sport Zweirad Siebert
36251 Ludwigsau-Meckbach
Telefon 0 66 21/7 23 46
info@sm-sport.de
www.sm-sport.de

SOFTLINE
Alarmanlagen, Funk- und Gegensprechanlagen, Handy-Freisprechanlagen, Intercoms, GPS-Navigation, Heizkleidung, Heizmatten für Sattel und Sitzbänke
Softline Mobile Electronics
13357 Berlin
Telefon 0 30/49 30 84 46
info@softline-online.de
www.softline-online.de

SPÄNGLER
Motorrad-Gebrauchtteile
Motorrad Spängler GmbH
91781 Weißenburg
Telefon 0 91 41/7 07 74
motorradspaengler@t-online.de
www.motorrad-spaengler.de

SP SILENTSPORT
Auspuffanlagen, Dämmstoffe, Schalldämmtechnologie
SP Schalldämmtechnologie GmbH
41334 Nettetal
Telefon 0 21 53/71 96 97
uli@silentsport.de
www.silentsport.com

STAMATAKIS
Kindersitze für Motorräder, Roller, ATV und Quad
Stamatakis GmbH
97084 Würzburg
Telefon 09 31/4 39 97
info@stamatakis.de
www.stamatakis.de

STEGER
Kurbelwellen- und Zylinderkopfschleiferei
A. Steger GmbH
56566 Neuwied/Heimbach-Wels
Telefon 0 26 22/98 19-0
steger_gmbh@t-online.de
www.steger-gmbh.de



STEIN-DINSE
Brembo, Dellorto, Versandhändler für Zubehör und Ersatzteile italienischer Motorräder/Roller
Stein-Dinse GmbH
38179 Braunschweig (Schwülper)
Telefon 05 31/1 23 30 00
info@stein-dinse.com
www.stein-dinse.com

STEMLER
Teile für deutsche Veteranen, Old- und Youngtimer
Motorrad Stemler GmbH
42899 Remscheid
Telefon 0 21 91/5 30 68
info@motorrad-stemler.de
www.motorrad-stemler.de

STM
Anti-Hopping-Kupplungen, Tuning
Importeur Deutschland
Zupin Moto-Sport GmbH
83301 Traunreut
Telefon 0 86 69/8 48-110
info@zupin.de; www.zupin.de
www.stm.to.it

STRAUB
Radspannerei, Einspeichservice
Firma Straub
96157 Ebrach
Telefon 0 95 53/16 89

STÜDEMANN
BMW-Ersatz- und Spezialteile, Zylinderschleiferei, Räder spannen und zentrieren
Stüdemann GmbH
22143 Hamburg
Telefon 0 40/6 40 43 29
info@stuedemann.de
www.stuedemann.de

SUPERBIKE24
Carbonteile, Montageständer, LED-Blinker, Motorradzubehör
Superbike24 GbR
53227 Bonn
info@superbike24.eu
www.superbike24.eu

SUTER
Anti-Hopping-Kupplungen, Tuning
Importeur Deutschland
Zupin Moto-Sport GmbH
83301 Traunreut
Telefon 0 86 69/8 48-110
info@zupin.de; www.zupin.de

SW-MOTECH

SW-MOTECH
Hauptständer, Lenker und Offroad-Zubehör
Hersteller
35282 Rauschenberg
Telefon 0 64 25/8 16 80 50
info@sw-motech.com
www. sw-motech.com

SWC
Felgen, Speichen, Einspeichen
Special Wheel Company GmbH
71254 Ditzingen
Telefon 0 71 52/3 56 46 20
post@swc-maier.de
www.swc-maier.de

TAG METALS
Offroad-Lenker, Lenker-aufnahmen, Gabelbrücken, Griffe, Kettenräder
Importeur Deutschland
MV-Trading Deutschland
82418 Murnau
Telefon 0 88 41/4 88 03 30
info@mvtrading.de
www.mvtrading.de

TECHNOPLAST
Reparatur von Verkleidungen
Technoplast GmbH
68756 Hockenheim
Telefon 0 62 05/1 56 93 32
info@technoplast-hockenheim.de
www.technoplast-hockenheim.de

TECHTRONICS
Schalt-Halbautomaten
Importeur Deutschland
Kainzinger - The Tuning Company
68766 Hockenheim
Telefon 0 62 05/28 77-53/-54
info@kainzinger.com
www.tuningcompany.de

TECNOPARTS
Gel- und Lithium-Ionen Batterien
Importeur Deutschland
Tecnoparts GmbH
22880 Wedel/Holstein
Telefon 0 41 03/1 89 50 55
info@tecnoparts.de
www.tecnoparts.de

TELEFIX
Motorradheber und Zubehör, Rangierhilfen, Bike-Wippe Alu, Montageständer
Hersteller
Weigl Metall GmbH
86669 Königsmoos /OT Klingsmoos
Telefon 0 84 33/84 01
info@telefix-products.de
www.telefix-products.de

TESCH
Ausrüstung und Beratung für die Reise
Globetrott-Zentrale Bernd Tesch
52152 Simmerath-Hammer
Telefon 0 24 73/93 86 86
berndtesch@gmail.de
www.berndtesch.de

THOMS RÄDERBAU
Radspannerei, Einspeichservice, Nabenbau, Zylinderschleiferei
Thoms Mechanische Werkstätte
32545 Bad Oyenhausen
Telefon 0 57 31/86 09 11
thoms.raederbau@t-online.de

TREIBER
Rahmenrichtbetrieb
Treiber Fahrzeugtechnik
22175 Hamburg
Telefon 0 40/66 26 00
info@treiber-hamburg.de
www.treiber-hamburg.de

TSUBAKI
Ketten
Importeur Deutschland
Niemann + Frey GmbH
47829 Krefeld
Telefon 0 21 51/55 54-0
zentrale@niemann-frey.info
www.niemann-frey.de

ULIS MOTORRADLADEN
BMW-Motorräder, Ersatzteile und Zubehör 1948-1996
Ulis Motorradladen
60327 Frankfurt/Main
Telefon 0 69/17 53 64 40
www.ulismotorradladen.de

UHLIG
Getriebe, Vorgelege, Leichtmetall-Nikasil-Zylinder für Bahnsport, Aluminium-Kettenräder
Uhlig GmbH
24534 Neumünster
Telefon 0 43 21/2 20 02
info@uhlig-fahrtech.de
www.uhlig-fahrtech.de

URBAN MOTOR
Umbauten, Spezialteile, Accessoires für BMW, Europäer und Besondere
Urban Motor GmbH
10317 Berlin
Telefon 0 30/23 45 69 30
info@urban-motor.de
www.urban-motor.de

V2SPORT
Restauration und Umbau von Moto Guzzi und Ducati
Markus Brendel
Italienische Motorräder
16321 Bernau / Birkholzaue
Telefon 0 33 38/91 42 02
info@v2sport.de; www.v2sport.de

VALTER
Fußrastenanlagen, Montageständer und Zubehör
Importeur Deutschland
M-A-S Motorradzubehör GmbH
90587 Veitsbronn
Telefon 09 11/60 00 99 90
info@mas-motorrad.com
www.mas-motorrad.com

VESRAH
Bremsbeläge und Motordichtsätze
Importeur Deutschland
Brune GmbH
48291 Telgte
Telefon 0 25 04/73 44-0
info@brunegmbh.de
www.brunegmbh.de

WANDEL
Rahmen-Pulverbeschichtung
Wandel GmbH
72108 Rottenburg
Telefon 0 74 72/2 20 22
info@wandel-online.de
www.wandel-online.de

WD-40
Zweigniederlassung Deutschland
61352 Bad Homburg
Telefon 0 61 72/67 74 50
info@wd40.de; www.wd40.de

WEGERTSEDER
Schrauben und Muttern, auch Zoll
Schrauben Wegertseder
94496 Ortenburg
Telefon 0 85 42/41 74 00
info@wegertseder.com
www.wegertseder.com

WEISS
Tankreparaturen
Firma Weiß
63128 Dietzenbach
Telefon 0 60 74/3 01 58 06
infobit@web.de
www.beule-im-tank.de

WEMOTEC
Verkleidungsformen
Wemotec Performance Parts GmbH
37639 Bevern
Telefon 0 55 31/9 90 91 51
www.wemotec-motorrad.de

WRP
Technisches Zubehör für Offroad
Importeur Deutschland
Jochen Bader Motorsport
73084 Salach
Telefon 0 71 62/93 15 44
jochen.bader.motorsport
@t-online.de
www.jochen-bader-motorsport.de

WÜDO
BMW Spezialist
WÜDO Motorrad
Inh.: Martina Wüstenhöfer
44329 Dortmund
Telefon 02 31/47 77 77-0
wuedo@wuedo.de
www.wuedo.de

XS 650 SHOP
Teile für Yamaha XS 650-Modelle
Rüdiger Paustian
24145 Kiel
Telefon 04 31/7 19 77 45
info@xs650shop.de
www.xs650shop.de
www.xsperformance.de

YUASA
Yuasa-Batterien
Importeur Deutschland
Matthies Motorradteile
20097 Hamburg
Telefon 0 40/2 37 25-0
info-motorrad@matthies.de
www.matthies.de

Z 1000 SHOP
Alles rund um Z 1000 und Z 750
SO Products GmbH
48455 Bad Bentheim/Gildehaus
Telefon 0 59 24/7 83 60
info@z1000shop.de
www.z1000shop.de

ZUPIN TECHNOLOGY
Fahrwerkstechnik, Reparatur und Abstimmung aller Marken, Bremsumbauten
Zupin Moto-Sport GmbH
83301 Traunreut
Telefon 0 86 69/8 48 80
info@zupin.de; www.zupin.de

ZUM SCHLUSS:
Alle Angaben ohne Gewähr.
Änderungen und Neueinträge bitte an
katalog@motorradonline.de
Ein Anspruch auf Abdruck besteht nicht.

Ein Motorrad von MOTORRAD?



Nein. Ein Motorrad namens MOTORRAD. Auf Chinesisch: Mótuō Chē. Auf Spanisch: Moto. In chilenischen Supermärkten zu haben für unter 1200 Euro!

IMPRESSUM

MOTORRAD KATALOG 2016

47. Ausgabe
Jahrgang 2016
ISSN 0949-0892
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon 07 11/1 82-11 46
Telefax 07 11/1 82-17 81
http://www.motorradonline.de
leserbriefe_mrd@motorpresse.de
Herausgeber: Paul Pietsch †
Chefredakteur: Michael Pfeiffer
Leitender Redakteur/CvD: Nicolas Streblow
Grafik/Produktion: Gerd Mayer (Ltg.)
DTP/Repro: Medienproduktion MOTORRAD
Redaktion
Neuheiten und Trends:
Stefan Kaschel, Michael Schümann
Motorräder in Deutschland:
Eva Breutel, Peter Mayer, Jens Möller-Töllner, Johannes Müller, Ralf Schneider, Michael Orth, Andreas Schulz, Nicolas Streblow
1000-Punkte-Wertung: Karsten Schwers
Tuning, Umbau, Customizing:
Anke Wieczorek
125er, 50er, Minibikes, Elektrobikes:
Nicolas Streblow
Roller: Roman Kirschbauer
Sportmotorräder: Peter Mayer, Thomas Schiffner, Anke Wieczorek
Gespanne: Martin Franitza
Bekleidung und Zubehör:
Thorsten Dentges, Klaus Herder, Roman Kirschbauer, Jörg Lohse
Adressen: Silke Röber, Nicolas Streblow
Text- und Schlussredaktion:
Gerd Mayer, Nicolas Streblow
Fotos: 2snap, ADAC Motorsport, Art-Motor, Ubbo Bandy, Eva Breutel, Canstein-Pictures, Thorsten Dentges, fact/Joachim Schahl, Martin Franitza, Rossen Gargolov, Hersteller, Yvonne Hertler, Uli Jacken, markus-jahn.com, Ralf Kistner, Stefan Kaschel, Axel Koenigsbeck, jkuenstle.de, Michael Larssen, mps-Fotostudio, foto@volker-rost.de, Thomas Schiffner, Lars Schröer, Michael Schümann, Katrin Sdun, Kai Steinkühler, Nicolas Streblow, SUPERBIKE*IDM, Triumph Cup, Felix Wiessmann, Michael Zeevaert
Bildredaktion: Yvonne Hertler (verantw.)
Archiv/Dokumentation: Ralph Söhner
Verlag
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Postfach, 70162 Stuttgart
Telefon 0711/182-01
Telefax 0711/1 82-13 49
Fotoservice:
Motor Presse International,
Telefon 07 11/1 82-18 74
Leitung Geschäftsbereich Motorrad: Peter-Paul Pietsch
Stellv. Verlagsleitung und Leitung Digitale Medien: Eva-Maria Gerst
Anzeigenleiter: Marcus Schardt
Anzeigenverkaufsleitung: Silke Röber
verantwortlich für den Anzeigenteil:
Carmen Brix, Iris Eifrig
Vertrieb Einzelverkauf
Vertriebsleiter: Dirk Geschke,
DPV Deutscher Pressevertrieb,
22773 Hamburg
Herstellung: Rainer Jüttner
Druck: Firmengruppe APPL,
appl druck, 86650 Wemding
Printed in Germany
Einzelheft EUR 8,50 (inkl. MwSt.)
Der MOTORRAD KATALOG erscheint jährlich.
Im gleichen Verlag erscheinen: MOTORRAD – Europas größte Motorrad-Zeitschrift, PS – sportlich schnell motorradfahren, MOTORRAD CLASSIC und FUEL.
Lieferung durch den Verlag, Post, Buch- und Zeitschriftenhandel.
Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferpflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden.

Anzeigenpreisliste 2016, Nr. 61
Bei Anzeigen aus dem Ausland Vorkasse
Gerichtsstand Stuttgart


ROYAL ENFIELD
ROYALENFIELD.COM/DE
VON PURISTEN GEFEIERT. VON ROCKERN GELIEBT. DER GRÖSSTE SPASS, DEN DU AUF EINEM MOTORRAD HABEN KANNST. DIE ROYAL ENFIELD CONTINENTAL GT.
Continental
GT
ROYAL ENFIELD
Vertrieb in Deutschland: KSR Group GmbH | Telefon: +43 2732 74747-0 | sales@ksr-group.com | www.royal-enfield.info
Die Ausstattung der auf den Bildern gezeigten Fahrzeuge kann von der Serienausstattung abweichen


Concordia Motorrad-Versicherung
Spitze in Leistung,
super im Preis.
Worauf warten Sie noch?
Jetzt Angebot anfordern!
MOTORRAD
Top-Tarif
Auch 2014 wurden wir von MOTORRAD wieder in Preis und Leistung ausgezeichnet.
Ihren persönlichen Ansprechpartner finden Sie unter www.concordia.de.
Fordern Sie Ihr individuelles Angebot an oder nutzen Sie unseren Online-Rechner.
CONCORDIA.
EIN GUTER GRUND.
CONCORDIA
Versicherungen